

Katalog wyrobów przemysłu motoryzacyjnego

ŚRODKI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

WYDAWNICTWA PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO „WEMA"

Katalog wyrobów przemysłu motoryzacyjnego

ŚRODKI TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Warszawa 1973

Opracowanie

Zdzisław Nicman
Andrzej Romanus
Wiktor Zniewierowski

Recenzent

dr inż. Aleksander Ogrodzki

Redaktor

Teresa Sikorska

Redaktor techniczny

Elżbieta Szeszko

Korekta

Zespół

WPM „Wema", Warszawa 1973.
Nakład 6000 + 100 egz.
Ark. wyd. 29,87. Ark druk. 35,25.
Zam. 737A/71-1-A/K. Cena zł 266,—

Zakłady Graficzne w Katowicach, zam. 757/3/73 — M-07

SPIS TREŚCI

WSTĘP

Karty katalogowe mają następującą numerację:

1-72/4 — numer kolejny karty w danym dziale, rok wydania łamany przez numer działu

1

SAMOCHODY OSOBOWE OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA I SPECJALIZOWANE

1-73/1 Samochód osobowy Polski Fiat 126P
2-73/1 Samochód osobowy Syrena 105
3-73/1 Samochód osobowy Polski Fiat 125P
4-73/1 Samochód osobowy Polski Fiat 125P Kombi
5-73/1 Sanitarka Nysa S-521-1

2

MIKROBUSY I AUTOBUSY

1-73/2 Mikrobus Nysa M-521-1
2-73/2 Autobus międzymiastowy SAN H100 A1/A
3-73/2 Autobus międzymiastowy Autosan H9
4-73/2 Autobus międzymiastowy Jelcz 041
5-73/2 Autobus międzymiastowy Jelcz 043, 043E
6-73/2 Autobus miejski SAN H100 B1/B
7-73/2 Autobus miejski Autosan H9
8-73/2 Autobus miejski Jelcz-Berliet PR-100
9-73/2 Autobus miejski Jelcz 272
10-73/2 Autobus turystyczny Jelcz-Lux 014
11-73/2 Autobus przegubowy miejski Jelcz 021, 021E

3

SAMOCHODY CIĘŻAROWE SKRZYNIOWE I CIĄGNIKI

1-73/3 Samochody dostawcze pick-up Żuk A03 i A13
2-73/3 Samochody dostawcze skrzyniowe Żuk A09 i A11
3-73/3 Samochód ciężarowy Star 28
4-73/3 Samochód ciężarowy Star 29
5-73/3 Samochód ciężarowy Jelcz 315M
6-73/3 Samochód ciężarowy Jelcz 316
7-73/3 Samochód ciężarowy terenowy Star 660 M2
8-73/3 Samochód samowyładowczy Star W28-800
9-73/3 Ciągnik siodłowy Jelcz 317
10-73/3 Ciągnik siodłowy Jelcz 317D

4

SAMOCHODY FURGONY OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

1-73/4 Furgon towarowo-osobowy Nysa T-521-1
2-73/4 Samochód towarowo-osobowy Żuk A07
3-73/4 Furgon uniwersalny Nysa F-521-1
4-73/4 Furgony dostawcze Żuk A05 i A06
5-73/4 Furgon ogólnego przeznaczenia Autosan N110.01

5

SAMOCHODY CIĘŻAROWE SPECJALIZOWANE

1-73/5 Furgon do przewozu pieczywa Autosan N110.03
2-73/5 Furgon do przewozu mebli Autosan N110.05
3-73/5 Furgon do przewozu odzieży Autosan N110.02
4-73/5 Furgon do przewozu żywca Autosan N113.01
5-73/5 Furgon chłodzony Nysa C-521-1
6-73/5 Furgon izotermiczny Autosan N112.02
7-73/5 Samochód chłodnia Star-Mielec MS-3
8-73/5 Samochód chłodnia Jelcz-Mielec
9-73/5 Samochód cysterna (autocysterna) A3-573

6

SAMOCHODY Z WYPOSAŻENIEM DO SPECJALNYCH CELÓW NA PODWOZIACH SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

1-73/6 Polewarko-zamiatarka PZ-6
2-73/6 Zamiatarka samozbierna ZM-7
3-73/6 Samochód asenizacyjny SK-4
4-73/6 Piaskarka samochodowa PS-6
5-73/6 Samochód do wywozu nieczystości stałych SM-3
6-73/6 Samochód do wywozu nieczystości stałych SM-5
7-73/6 Samochód do wywozu nieczystości stałych SM-8
8-73/6 Samochód gaśniczy Żuk A15
9-73/6 Samochód gaśniczy specjalny Jelcz 003
10-73/6 Kinowóz Nysa K-521-1
11-73/6 Telewizyjny wóz transmisyjny WR-0042
12-73/6 Furgon pogotowie techniczne Autosan N112.03
13-73/6 Ruchomy warsztat naprawczy 574Z

7

PRZYCZEPY I NACZEPY

1-73/7 Przyczepa transportowa skrzyniowa D50
2-73/7 Przyczepa transportowa skrzyniowa D83
3-73/7 Przyczepa D830 A, B, C
4-73/7 Przyczepa samochodowa wywrotka trzystronna D47A
5-73/7 Przyczepa rolnicza wywrotka D35M
6-73/7 Przyczepa transportowo-rolnicza wywrotka D35M.1
7-73/7 Przyczepa rolnicza wywrotka D47B
8-73/7 Przyczepy autobusowe P01, P01E, 046
9-73/7 Naczepa D68
10-73/7 Naczepa D40B
11-73/7 Naczepa cysterna z ciągnikiem Star C28 A4-580
12-73/7 Podwozie naczepy D65

WSTĘP

Katalog wyrobów przemysłu motoryzacyjnego składa się z trzech części:

Środki transportu samochodowego Zespoły i części motoryzacyjne I Zespoły i części motoryzacyjne II	gestia Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Motocykle i silniki motocyklowe	gestia Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego DELTA

Przy systematyzacji wyrobów przyjęto układ SWW (Systematyczny Wykaz Wyrobów).

Dla ułatwienia posługiwania się katalogiem został on podzielony na rozdziały, w których zgrupowano wyroby podobne pod względem przeznaczenia i konstrukcji. Uwzględniono też przy tym nomenklaturę SWW.

Wszystkie symbole przy nazwach wyrobów i podstawowe dane techniczne wyrobów są podane według aktualności podczas opracowywania katalogu. Z uwagi na wprowadzanie nowych wyrobów do produkcji, a także z uwagi na modernizację wyrobów przeprowadzaną przez zakładowe biura konstrukcyjne i instytuty naukowo-badawcze, należy liczyć się z możliwością pewnych zmian.

Aktualizacja będzie dokonywana w drodze uzupełniania i wymiany kart katalogowych.

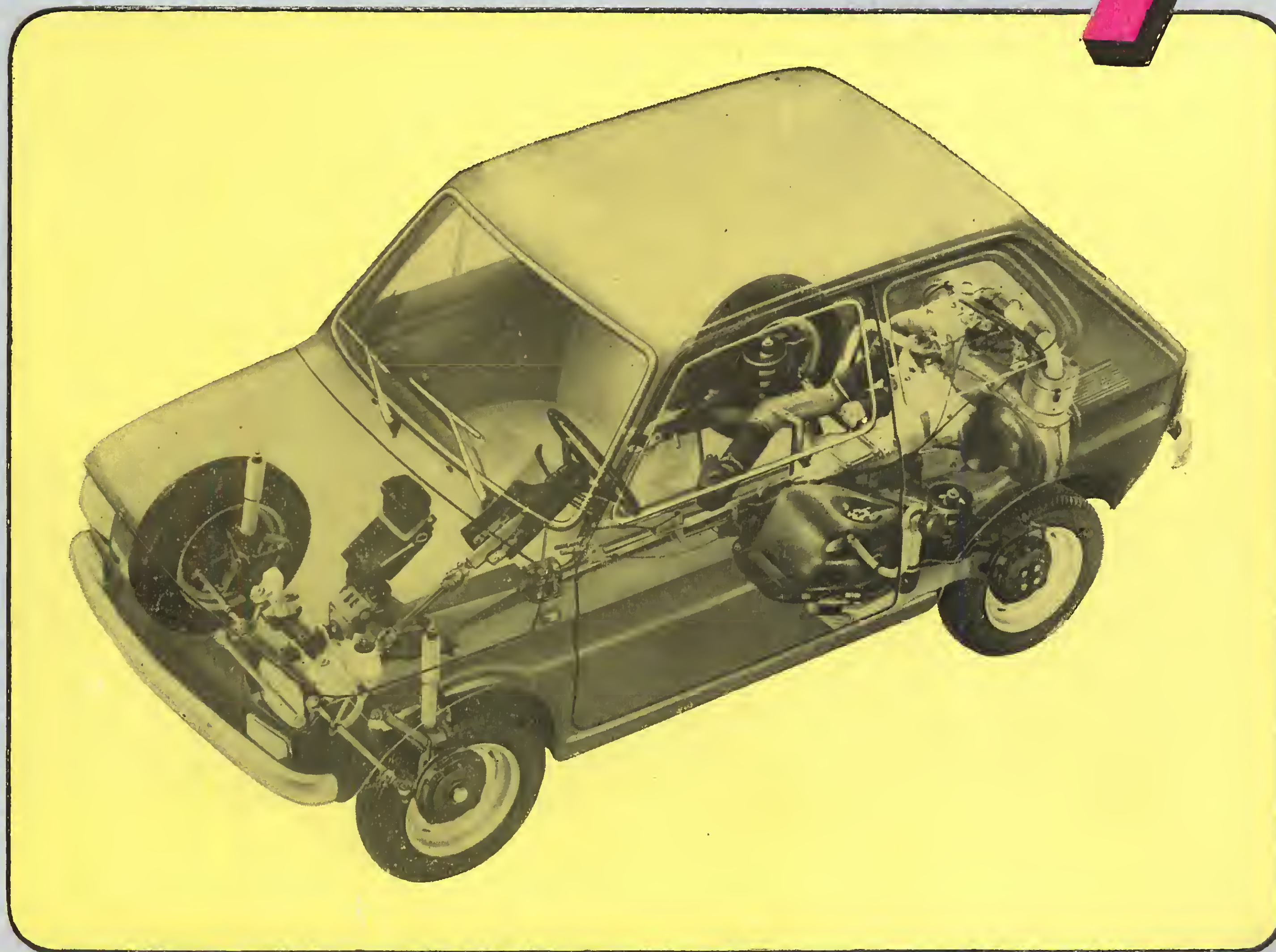
Dystrybucją środków transportu samochodowego, zespołów i części motoryzacyjnych na rynku krajowym zajmuje się Biuro Zbytu Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO-BEHAMOT, Warszawa, ul. Stalingradzka 23.

SAMOCHODY OSOBOWE
OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA I SPECJALIZOWANE



SWW 1021–1

126p



126p

SAMOCHÓD OSOBOWY
POLSKI FIAT 126 P

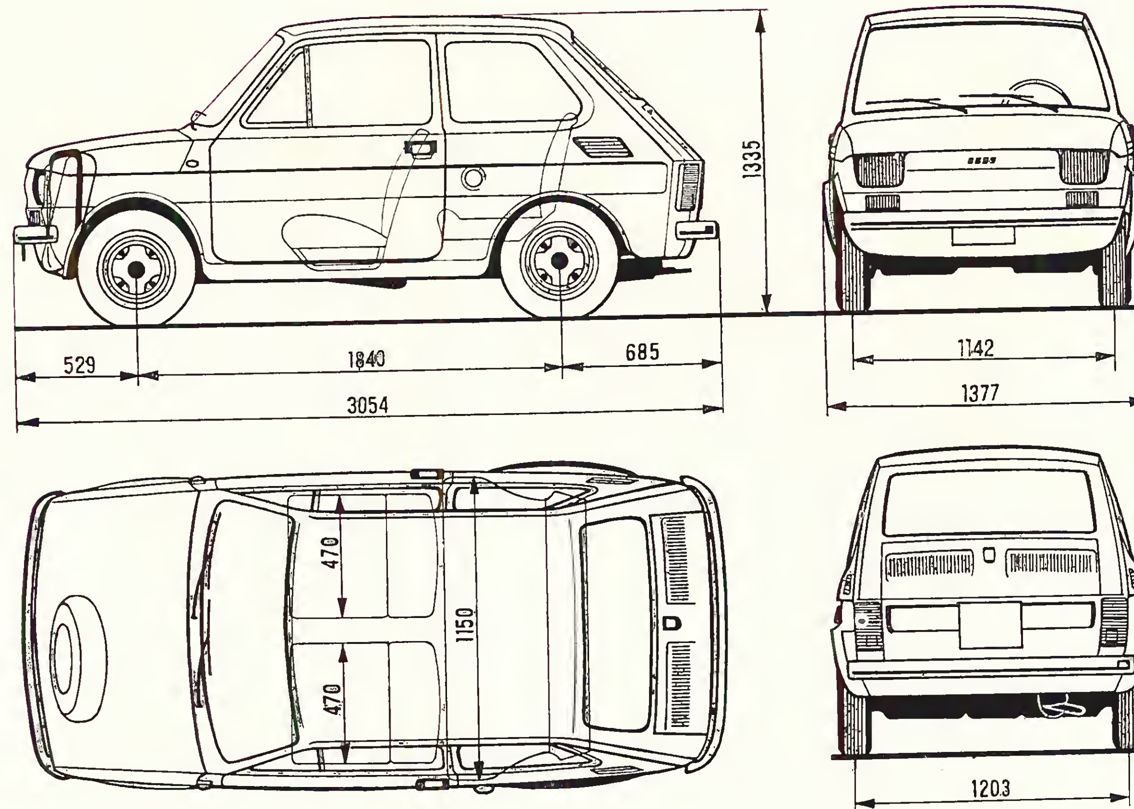
SWW 1021–112

Nr karty 1-73/1








1335
529
1840
685
3054
1142
1377
470
1150
470
1203

ZASTOSOWANIE

Samochód osobowy POLSKI FIAT 126P jest przeznaczony do przewozu 4 osób plus około 30 kg bagażu. Jest on idealnym pojazdem zarówno na wyjazdy turystyczne, jak i do ruchu miejskiego. Samochód może ciągnąć przyczepę turystyczną lub bagażową o łącznym ciężarze do 300 kG.

BUDOWA

Samochód osobowy POLSKI FIAT 126P jest 4-miejscowym, dwudrzwiowym samochodem małolitrażowym. Nadwozie jest samonośne, wykonane z blachy. Wnętrze samochodu jest wykonane z wysokogatunkowych materiałów w starannie dobranych kolorach. Zastosowano po raz pierwszy w samochodzie małolitrażowym gięte szyby boczne. Duże powierzchnie przeszklone zapewniają dobrą widoczność. Silnik jest umieszczony z tyłu i napędza koła tylne. Zapasowe koła ustawione pionowo w bagażniku stanowią dodatkowe zabezpieczenie w razie wypadku.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	4
Dopuszczalny ciężar całkowity	ok. 860 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	3054 mm
szerokość	1377 mm
wysokość przy obciążeniu	1300 mm
Rozstaw osi	1840 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1142/1203 mm
Minimalny promień skrętu	4300 mm
Prędkość maksymalna	110 km/h
Zużycie paliwa	5,0...5,5 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	21 l





Silnik

Rodzaj silnika	gaźnikowy, 4-suwowy
Moc maksymalna	23 KM (DIN) przy 4800 obr/min
Liczba cylindrów/układ	2/rzędowy
Pojemność skokowa	594 cm^3
Stopień sprężania	7,5
Maksymalny moment obrotowy	4 kGm (DIN) przy 3400 obr/min
Chłodzenie	powietrzem
Paliwo	etylina 94

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	4-biegowa + bieg wsteczny
Biegi synchronizowane	II, III i IV
Most napędzający	tylny
Ogumienie	promieniowe 135×12"

Mechanizmy prowadzenia

Kierownica	bezpieczna
Hamulce	bębnowe na 4 koła, z układem dwuobwodowym

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	blaszane, samonośne
Liczba drzwi	2
Ogrzewanie	nadmuchem ciepłego powietrza z przodu,
Bagażnik	o pojemności około 100 dm^3

UWAGA

W 1973 roku jest przewidywany montaż samochodu 126P z części produkowanych we Włoszech.

W 1974 roku planuje się wyprodukowanie 10 tys. samochodów, a w następnym roku — 20 tys.

Pełną zdolność produkcyjną 150 tys. samochodów rocznie kombinat Bielsko-Biała — Tychy ma osiągnąć w latach 1977—1978.

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

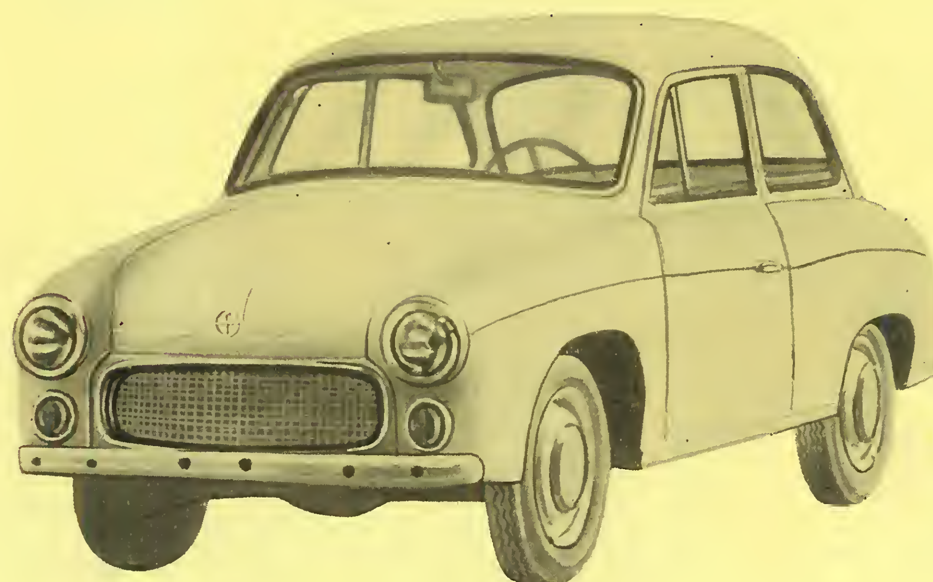
Fabryka Samochodów Małolitrażowych
Bielsko-Biała, ul. R. Luksemburg 51

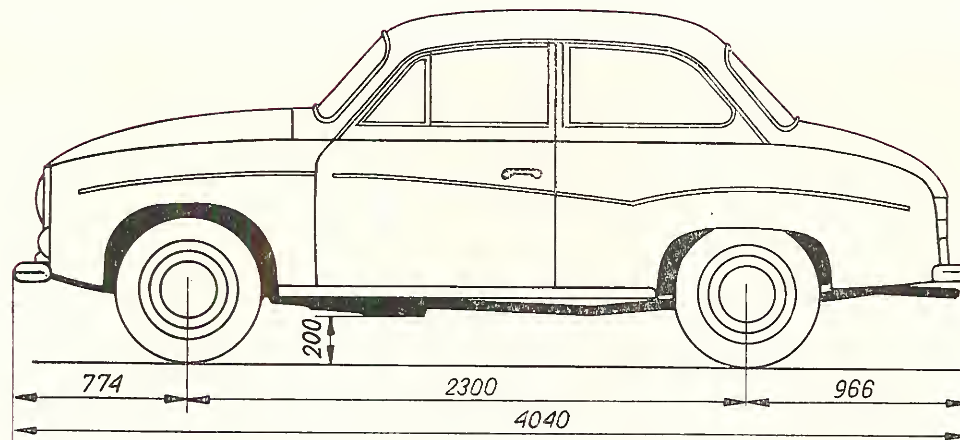
SWW 1021–112

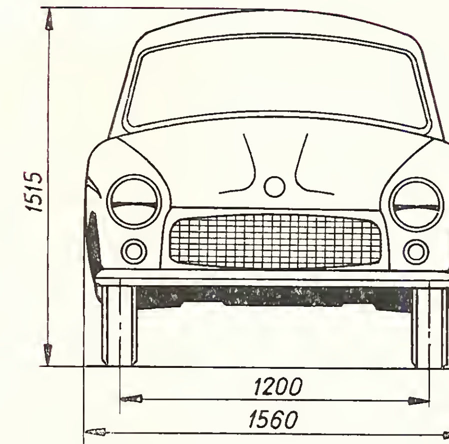
Nr karty 2-73/1

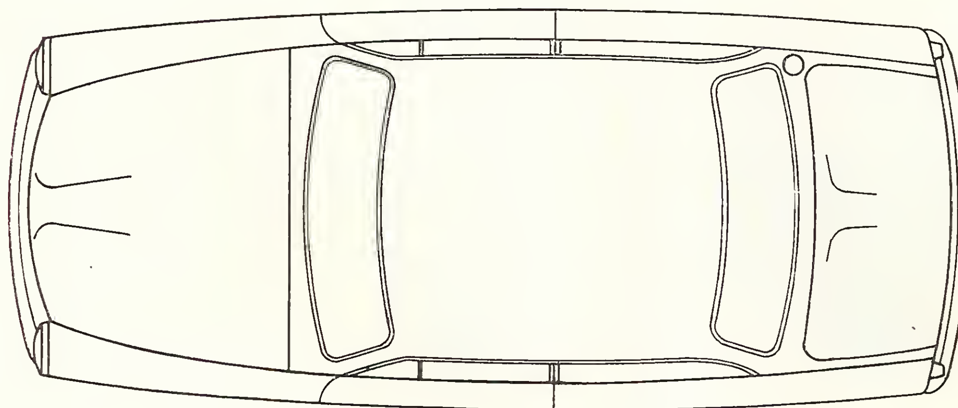
SAMOCHÓD OSOBOWY

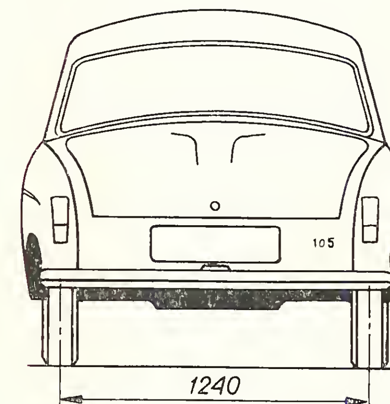
SYRENA 105




200
774
2300
966
4040


1515
1200
1560




105
1240

ZASTOSOWANIE

Samochód osobowy SYRENA 105 jest przeznaczony do przewozu 5 osób plus 40 kg bagażu.

BUDOWA

Samochód SYRENA 105 jest 5-miejscowym 2-drzwiowym samochodem osobowym o obszernym wnętrzu i pojemnym bagażniku. Silnik dwusuwowy o pojemności 842 cm³ i mocy 40 KM napędza koła przednie i pozwala na rozwijanie prędkości maksymalnej 120 km/h. Nadwozie oparte na ramie, resorowane za pomocą dwóch resorów poprzecznych, ma wnętrze ogrzewane i zapewnia bezpieczną i wygodną jazdę.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	5
Dopuszczalny ciężar całkowity	1280 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	640/640 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	4040 mm
szerokość	1560 mm
wysokość	1515 mm
Rozstaw osi	2300 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1200/1240 mm
Prześwit poprzeczny	200 mm
Minimalny promień skrętu	5410 mm
Prędkość maksymalna (z pełnym obciążeniem)	120 km/h
Zużycie paliwa	
nominalne wg PN	8,8 l/100 km
eksploatacyjne	7,5...9,5 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	35 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S31 gaźnikowy 2-suwowy z przepłukiwaniem zwrotnym
Moc maksymalna	40 KM przy 4300 obr/min
Liczba cylindrów/układ	3/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	70/73
Pojemność skokowa	842 cm³
Stopień sprężania	7...7,2
Maksymalny moment obrotowy	8 kGm przy 2750 obr/min
Chłodzenie	cieczą, obieg wymuszony
Smarowanie	mieszankowe olejem Mixol S; stosunek oleju do paliwa 1 : 30

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe suche
Skrzynia biegów	4-biegowa + bieg wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 3,90; II — 2,357; III — 1,474; IV — 0,958; W — 3,273
Biegi synchronizowane	I, II, III i IV
Most napędzający	przedni
Całkowite przełożenie przekładni głównej	4,875
Mechanizm różnicowy	stożkowy o dwóch satelitach

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	u góry resor poprzeczny, u dołu wahacze z amortyzatorami teleskopowymi dwustronnego działania
tylne	oś sztywna, wysoko zamocowany resor poprzeczny, 2 amortyzatory teleskopowe dwustronnego działania
Koła	tłoczone, tarczowe z obręczami 4,00J×15″
Wymiary ogumienia	5,60...15″
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	1,6 cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	z przekładnią globoidalną
Hamulec główny	hydrauliczny, działający na cztery koła
Hamulec ręczny	mechaniczny, działający na tylne koła

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/37,5 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	napędzana od wału korbowego paskiem klinowym 300 W
Moc rozrusznika	0,8 KM

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	blaszane
Liczba drzwi	2
Ogrzewanie	ciepłym powietrzem z nagrzewnicy

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Samochodów Małolitrażowych
Bielsko-Biała, ul. R. Luksemburg 51

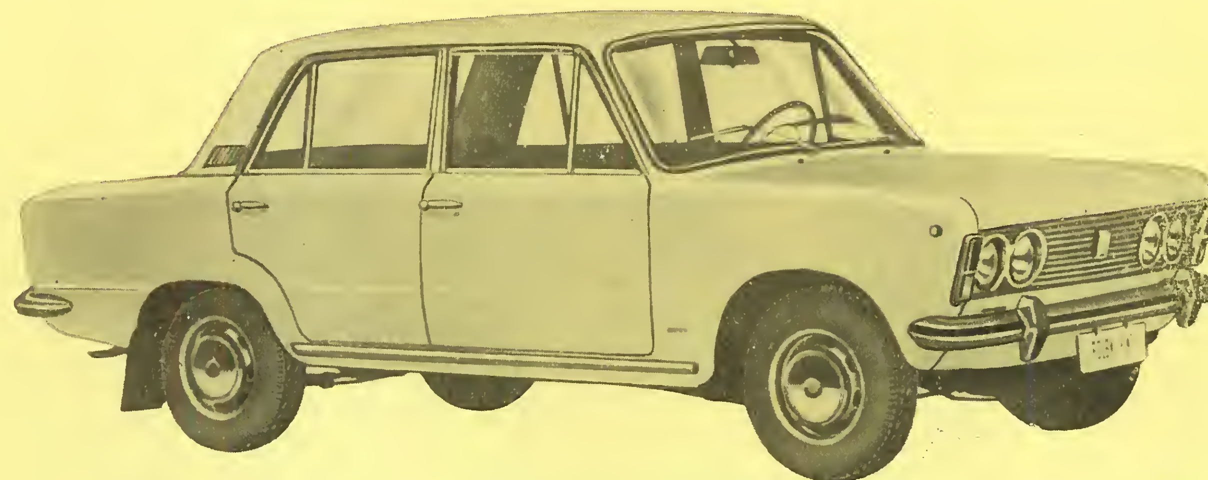
SWW 1021–124

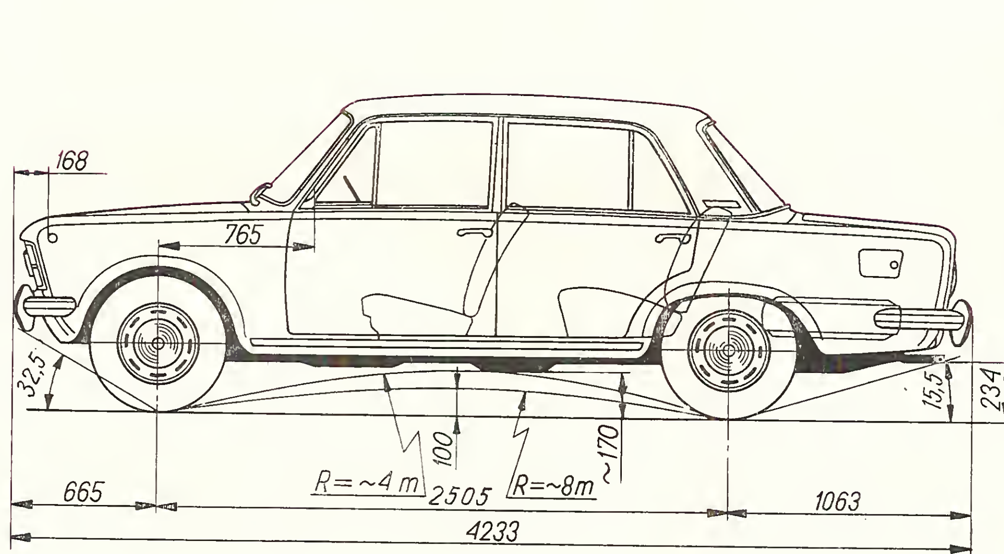
Nr karty 3-73/1

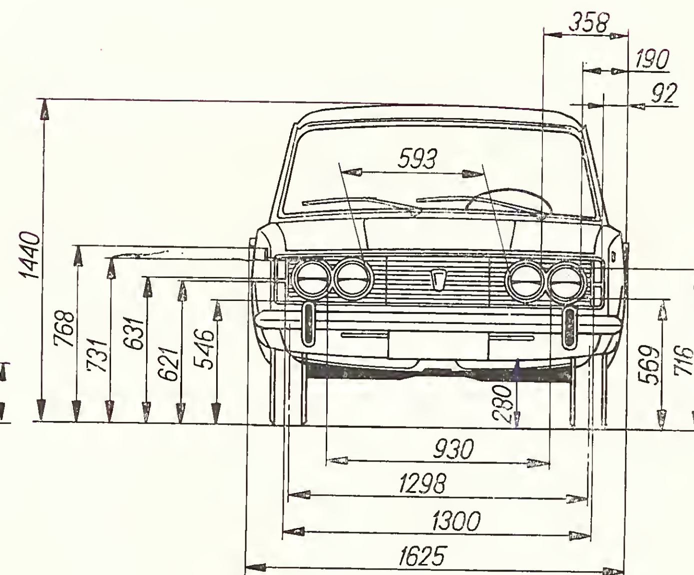
SAMOCHÓD OSOBOWY

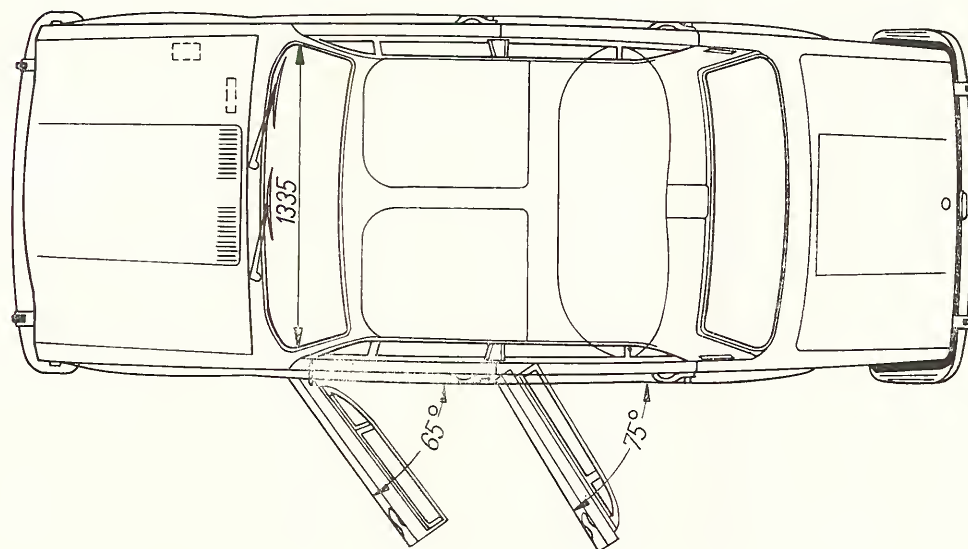
POLSKI FIAT 125P

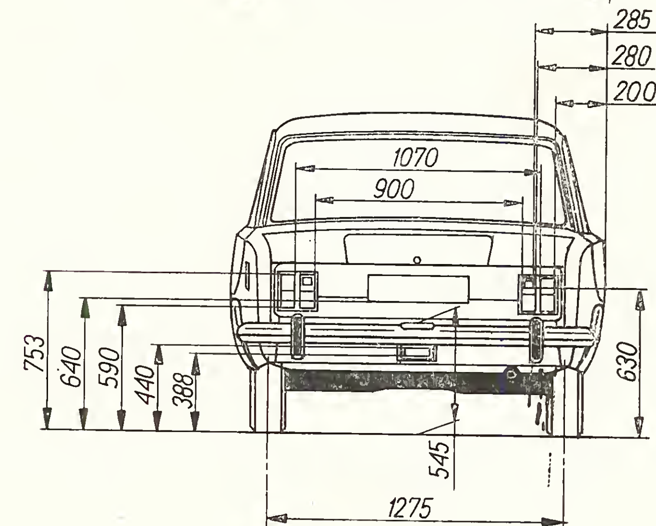
MODELE 1300 i 1500




168
765
32,5°
15,5°
234
100
~170
R=~4 m
2505
R=~8m
665
1063
4233


358
190
92
593
1440
768
731
631
621
546
280
569
716
930
1298
1300
1625


1335
65°
75°


285
280
200
1070
900
753
640
590
440
388
545
630
1275

ZASTOSOWANIE

Samochód osobowy FIAT 125P jest przeznaczony do szybkiego i wygodnego przewozu 5 osób.

BUDOWA

Samochód osobowy POLSKI FIAT 125P jest nowoczesnym, czterodrzwiowym samochodem średniolitrażowym. Produkowany jest w dwu wersjach. Wersję pierwszą stanowi model 125P/1300, wyposażony w silnik o pojemności 1295 cm^3 i mocy 60 KM, a wersję drugą model 125P/1500 z silnikiem o pojemności 1481 cm^3 i mocy 70 KM. Samochód ten ma hamulce tarczowe ze wspomaganiem działające na 4 koła, alternator, gaźnik dwuprzelotowy typu Weber, cztery reflektory i spryskiwacz szyby działający równocześnie z wycieraczkami. Wnętrze nadwozia ma pojedyncze rozkładane siedzenia przednie, skuteczne ogrzewanie i przewietrzanie.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

	125P 1300	125P 1500
Liczba miejsc	5	
Obciążenie osi przedniej/tylnej	645/755 kG	
Wymiary zewnętrzne		
długość	4233 mm	
szerokość	1625 mm	
wysokość	1440 mm	
Rozstaw osi	2505 mm	
Rozstaw kół przednich/tylnych	1298/1275 mm	
Prześwit poprzeczny/podłużny	140/170	
Minimalny promień skrętu	5400 mm	
Prędkość maksymalna	140 km/h	150 km/h
Zużycie paliwa	9,5 l	9,7 l
Pojemność zbiornika paliwa	45 l	

Silnik

Typ i rodzaj silnika	116C.76	115C.76
Moc maksymalna wg DIN	60 KM przy 5400 obr/min	70 KM przy 5400 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/rzędowy	
Średnica cylindra/skok tłoka	72/79,5 mm	77/79,5 mm
Pojemność skokowa	1295 cm^3	1481 cm^3
Stopień sprężania	9	
Maksymalny moment obrotowy	9,5 kGm przy 3200 obr/min	11,5 kGm przy 3200 obr/min
Chłodzenie	wodne, wymuszone	
Smarowanie	pod ciśnieniem	

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe, suche, sterowane hydraulicznie
Skrzynia biegów	stopniowa, 4-biegowa + wsteczny I — 3,75; II — 2,35; III — 1,40; IV — 1,00; W — 3,87
Biegi synchronizowane	I, II, III, IV
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy dwuczęściowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	hipoidalna
Całkowite przełożenie przekładni głównej	4,1
Mechanizm różnicowy	z kołami stożkowymi
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie przednie	niezależne, na wahaczach poprzecznych, sprężyna walcowa, amortyzatory teleskopowe, drążek stabilizatora
tylne	oś sztywna, resory półeliptyczne, amortyzatory teleskopowe
Koła	tarczowe, wymiar obręczy 4,5J×13
Wymiary ogumienia	5,60S×13"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	1,7/2 kG/cm^2 przy obciążeniu pełnym

Mechanizm prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ze ślimakiem globoidalnym i rolką
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	16,4
Maksymalny kąt skrętu kół	39°
Hamulec główny	nożny, hydrauliczny, ze wspomaganiem, tarczowy na cztery koła
Hamulec ręczny	mechaniczny na dwa koła

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/48 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	alternator, 588 W
Moc rozrusznika	2,04 KM
Reflektory	4, w tym 2 mijania ze światłem asymetrycznym

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	samonośne
Liczba drzwi	4
Wentylacja	dmuchawą, okna uchylne, bezprzeciągowa zaworami na słupku tylnym
Ogrzewanie	nagrzewnicą wodną

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Samochodów Osobowych
Warszawa, ul. Stalingradzka 50

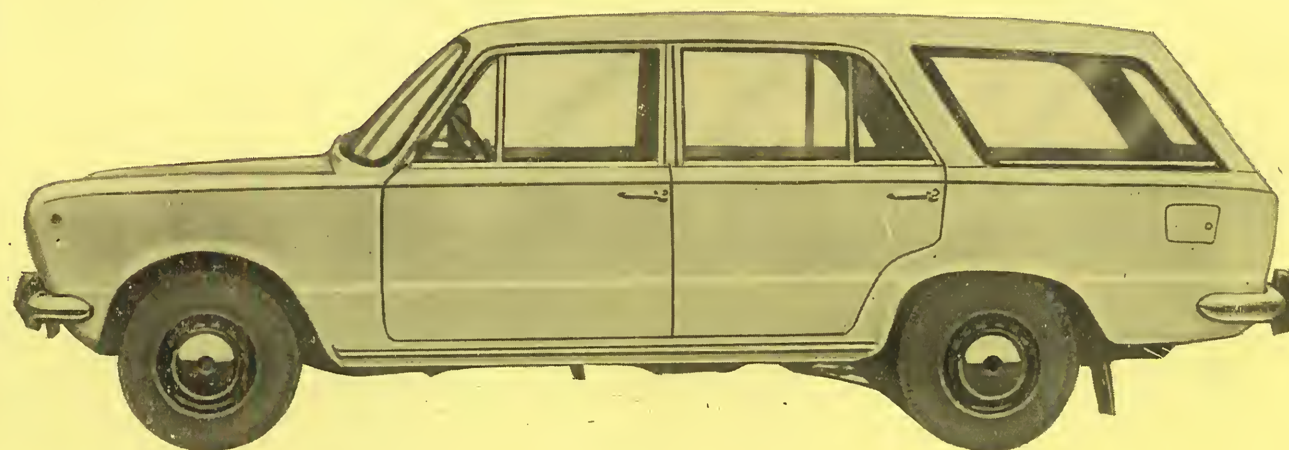
SWW 1021–126

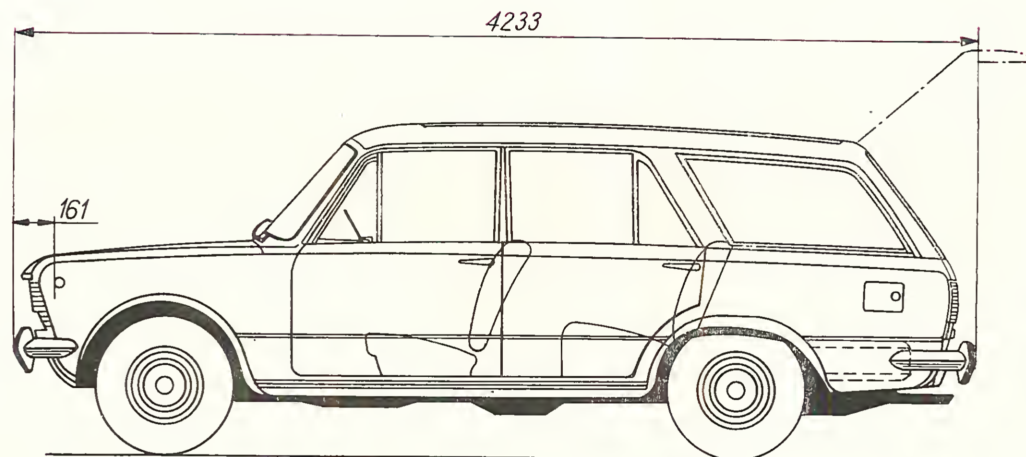
Nr karty 4-73/1

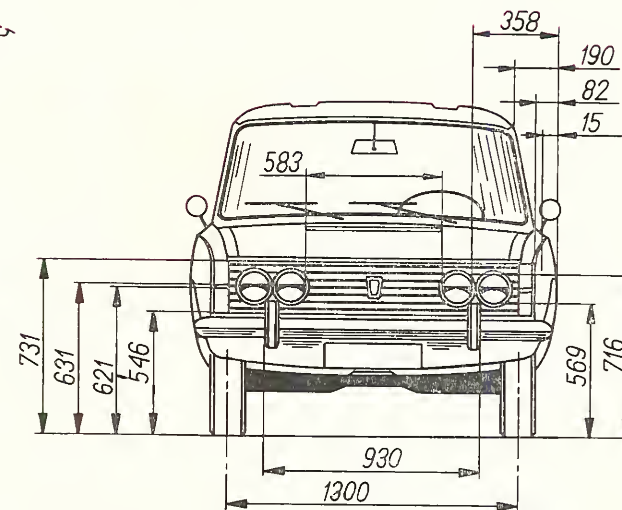
SAMOCHÓD OSOBOWY

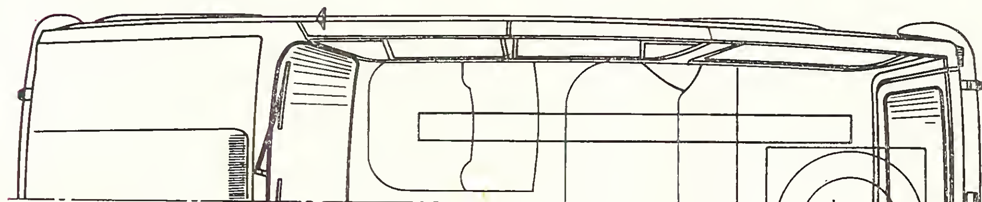
POLSKI FIAT 125P KOMBI

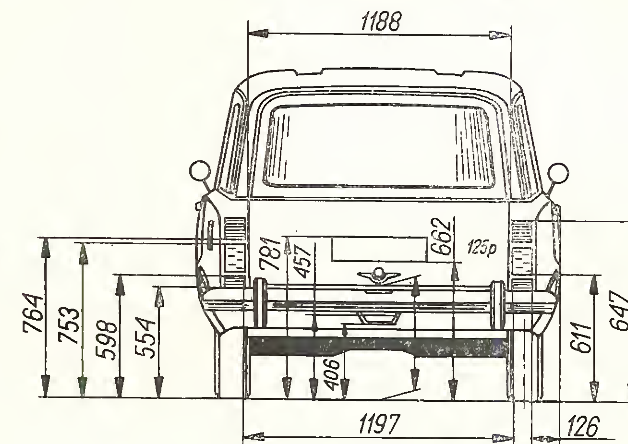
MODELE 1300 i 1500




4233
161


358
190
82
15
583
731
631
621
546
569
716
930
1300




1188
764
753
598
554
781
457
662
125p
406
611
647
1197
126

ZASTOSOWANIE

Samochód jest przeznaczony do szybkiego i wygodnego przewozu osób i bagażu o łącznym ciężarze 450 kG, np. 5 osób i 100 kG bagażu lub 2 osoby i 330 kG bagażu.

BUDOWA

Samochód osobowy POLSKI FIAT 125P Kombi jest nowoczesnym, 5-drzwiowym samochodem średniolitrażowym. Produkuje się go w dwu wersjach.

Wersję pierwszą stanowi model 125P/1300, wyposażony w silnik o pojemności 1295 cm³ i mocy 60 KM, a wersję drugą model 125P/1500 z silnikiem o pojemności 1481 cm³ i mocy 70 KM. Samochód ten ma hamulce tarczowe, działające na 4 koła, alternator, gaźnik dwuprzelotowy typu Weber, 4 reflektory i spryskiwacze szyby, działające równocześnie z wycieraczkami. Wnętrze ma platformę bagażową, która może być przedłużona przez złożone oparcia tylnego siedzenia. Ponadto ma rozkładane siedzenia, skuteczne ogrzewanie i przewietrzanie.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne	125P Kombi 1300	125P Kombi 1500
Liczba miejsc	5	
Ładowność	5 osób + 100 kG 1 osoba + 330 kG	
Długość przestrzeni bagażowej		
przy siedzeniu tylnym rozłożonym	1070 mm	
przy siedzeniu tylnym złożonym	1590 mm	
Dopuszczalny ciężar całkowity	1515 kG	
Obciążenie osi przedniej/tylnej	550/910 kG 630/885 kG	
Wymiary zewnętrzne		
długość	4241 mm	
szerokość (z lusterkiem)	1685 mm	
wysokość	1473 mm	
Rozstaw osi	2508 mm	
Rozstaw kół przednich/tylnych		
dla kół 5J×13"	1298/1275 mm	
dla kół 4,5J×13"	1315/1291 mm	
Prześwit poprzeczny/podłużny	154/180 mm	
Minimalny promień skrętu	5400 mm	
Prędkość maksymalna	140 km/h	150 km/h
Zużycie paliwa	10 l	10,2 l
Pojemność zbiornika paliwa	45 l	

Silnik

Typ i rodzaj silnika	116C.76	115C.76
Moc maksymalna	60 KM przy 5400 obr/min	70 KM przy 5400 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/rzędowy	
Średnica cylindra/skok tłoka	72/79,5 mm	77/79,5 mm
Pojemność skokowa	1295 cm³	1481 cm³
Stopień sprężania	9	
Maksymalny moment obrotowy	9,5 kGm przy 3200 obr/min	11,5 kGm przy 3200 obr/min
Chłodzenie	wodne, wymuszone	
Smarowanie	pod ciśnieniem	

Układ napędowy

Zawieszenie	jednotarczowe, suche, sterowane hydraulicznie
Skrzynia biegów	stopniowa, 4-biegowa + bieg wsteczny I — 3,75; II — 2,35; III — 1,49; IV — 1,00; W — 3,87
Biegi synchronizowane	I, II, III, IV
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy dwuczęściowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	hipoidalna
Całkowite przełożenie przekładni głównej	4,1
Mechanizm różnicowy	z kołem stożkowym
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie przednie	niezależne na wahaczach poprzecznych, sprężyna walcowa, amortyzatory teleskopowe, drążek stabilizatora
tylne	oś sztywna, resory półeliptyczne, amortyzatory teleskopowe
Koła	tarczowe, 4,5J×13" lub 5J×13"
Wymiary ogumienia	5.90S×13-6pr lub 2×170SR×13
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	1,7/2,5 kG/cm² przy pełnym obciążeniu

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ze ślimakiem globoidalnym i rolką
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	16,4
Maksymalny kąt skrętu	39°
Hamulec główny	nożny, hydrauliczny, dwuobwodowy z korektorem na tylnej osi, ze wspomaganiem, tarczowy na 4 koła
Hamulec ręczny	mechaniczny na 2 koła tylne

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/48 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	alternator, 588 W
Moc rozrusznika	2,04 KM
Reflektory	4, w tym 2 mijania ze światłem asymetrycznym

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	samonośne
Liczba drzwi	5
Wentylacja	dmuchawa, okna uchylne, bezprzeciągowa
Ogrzewanie	nagrzewnicą wodną

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Samochodów Osobowych
Warszawa, ul. Stalingradzka 50

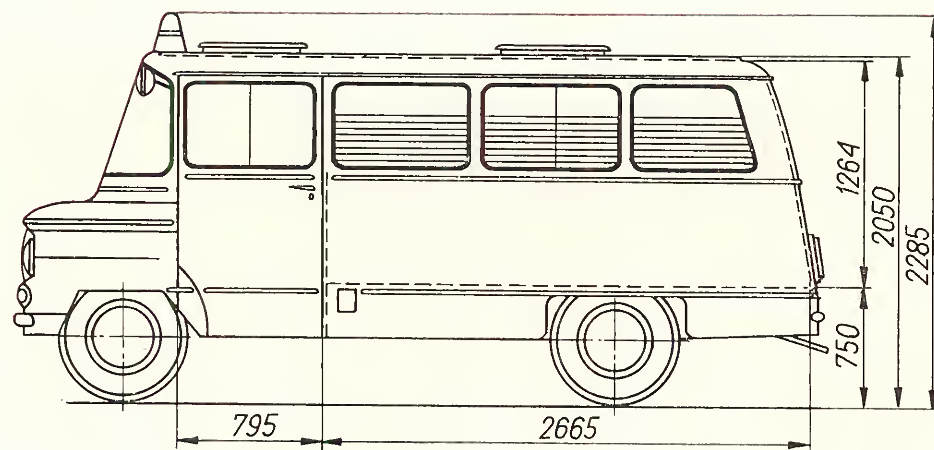
SWW 1022–116

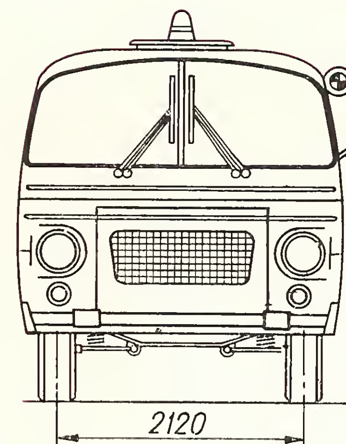
Nr karty 5-73/1

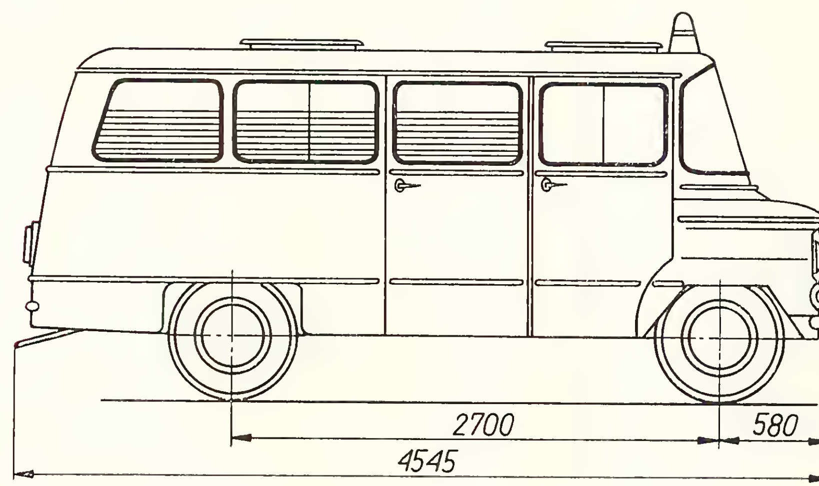
SANITARKA

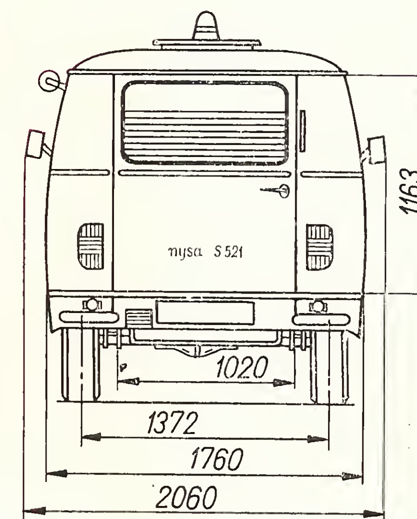
NYSA S–521–1




1264
2050
2285
750
795
2665


2120


2700
580
4545


nysa S 521
1163
1020
1372
1760
2060

ZASTOSOWANIE

Przewóz chorych i prowadzenie akcji ratunkowej.

BUDOWA

Nadwozie sanitarki jest wykonane na bazie mikrobusu. Kabina kierowcy ma dwa wygodne fotele. Kierowca jest oddzielony od przedziału sanitarnego ścianką działową, w której wmontowana jest szyba przesuwna. W przedziale sanitarnym znajdują się nosze oraz 3 składane fotele dla personelu lekarskiego. Po złożeniu foteli można na nich ustawić dodatkowo drugie nosze. Przedział sanitarny jest ogrzewany oddzielną nagrzewnicą. We wnętrzu umieszczono uchwyty na butle tlenową, aparat do kroplówki i szafkę na leki. Przedział sanitarny ma drzwi boczne i tylne.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	5
siedzących/leżących	4/1
Wznios podłogi	750 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2300 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	1000/1300 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	4545 mm
szerokość	2060 mm
wysokość	2285 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	210/280 mm
Minimalny promień skrętu	6600 mm
Prędkość maksymalna	100 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S21 czterosuwowy, górnozaworowy
Moc maksymalna	70 KM przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm³
Stopień sprężania	7,5
Maksymalny moment obrotowy	15 kGm przy 2500 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	ciśnieniowo-rozbryzgowe

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	3 + 1 wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,0; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II, III
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa, stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	z kołami stożkowymi
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne, sprężyny śrubowe, amortyzatory teleskopowe
tylne	oś sztywna, resory piórowe półeliptyczne, amortyzatory dźwigniowe
Koła	pojedyncze, pneumatyczne
Wymiary ogumienia	6,5-16"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,5/3 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimakowy z podwójną rolką
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnio
Maksymalny kąt skrętu kół	28°
Hamulec główny	hydrauliczny, bębnowy na 4 koła
Hamulec ręczny	mechaniczny, taśmowy na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/119 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	alternator, 840 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	trzyświatłowe, asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	metalowe, niesamonośne
Liczba drzwi	4
Wentylacja	2 otwory nawiewne (w kabinie kierowcy i w pomieszczeniu dla chorego)
Ogrzewanie	zależne od silnika (wodne)

MIKROBUSY I AUTOBUSY



SWW 1023–1,2,3,4

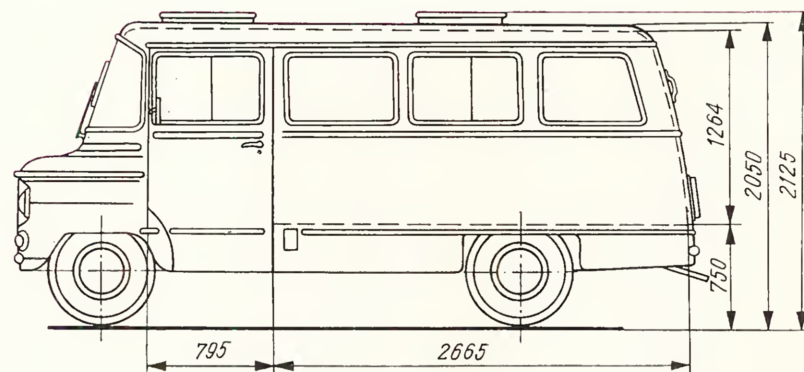
SWW 1023–11

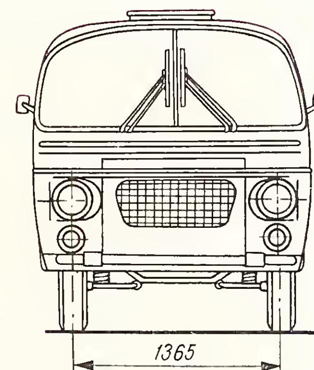
Nr karty 1-73/2

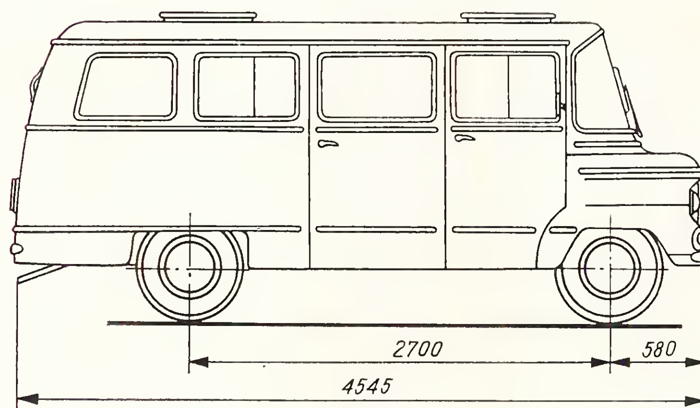
MIKROBUS

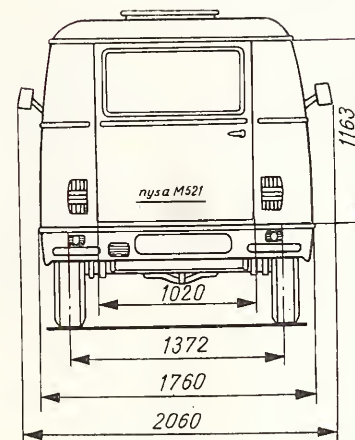
NYSA M–521–1




1264
2050
2125
750
795
2665


1365


2700
580
4545


1163
nysa M521
1020
1372
1760
2060

ZASTOSOWANIE

Przewóz osób (łącznie z kierowcą 10 osób).

BUDOWA

We wnętrzu samochodu mieści się 10 foteli. Samochód ma dużą powierzchnię szyb, skuteczny system ogrzewania i przewietrzania (2 oddzielne nagrzewnice, 2 wywietrzniki w dachu). Szerokie drzwi przednie po obydwu stronach oraz drugie drzwi boczne po prawej stronie pozwalają na łatwy dostęp do wszystkich miejsc. Przestrzeń przeznaczona na bagaż ma oddzielne drzwi (tylne), które służą jako wyjście awaryjne. Wnętrze samochodu jest wykończone przy użyciu tworzyw sztucznych.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących	10
Wznios podłogi	750 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2445 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	1045/1400 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	4545 mm
szerokość	2060 mm
wysokość	2125 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	210/280 mm
Minimalny promień skrętu	6600 mm
Prędkość maksymalna	100 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S21, 4-suwowy, górnozaworowy
Moc maksymalna	70 KM przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm³
Stopień sprężania	7,5
Maksymalny moment obrotowy	15 kGm przy 2500 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	ciśnieniowo-rozbryzgowe

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne jednotarczowe suche
Skrzynia biegów	3 + 1 wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,0; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II, III
Przeniesienie momentu obrotowego	na wał napędowy, jednoczęściowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	z kołami stożkowymi
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne, sprężyny śrubowe, amortyzatory teleskopowe
tylne	oś sztywna, resory piórowe półeliptyczne, amortyzatory dźwigniowe
Koła	pojedyncze, pneumatyczne
Wymiary ogumienia	6,5-16"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,5/3 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimakowy z podwójną rolką
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	28°
Hamulec główny	hydrauliczny, bębnowy, na 4 koła
Hamulec ręczny	mechaniczny, taśmowy na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu stałego, 300 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	trzyświatłowe asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	metalowe, niesamonośne
Liczba drzwi	4
Wentylacja	2 otwory nawiewne w dachu nadwozia
Ogrzewanie	zależne od silnika (wodne)

SWW 1023–13

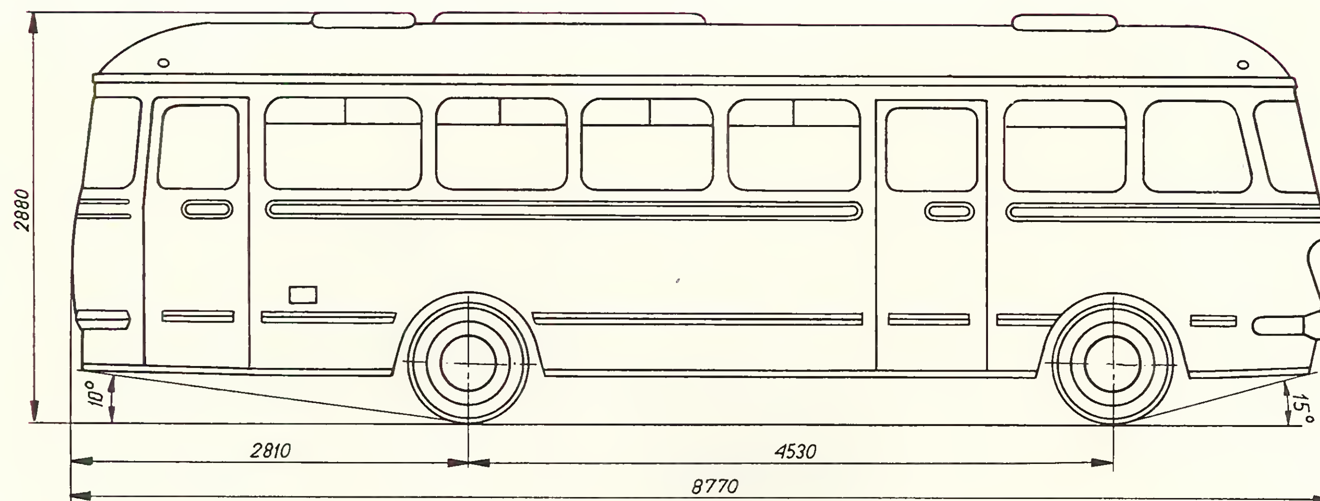
Nr karty 2-73/2

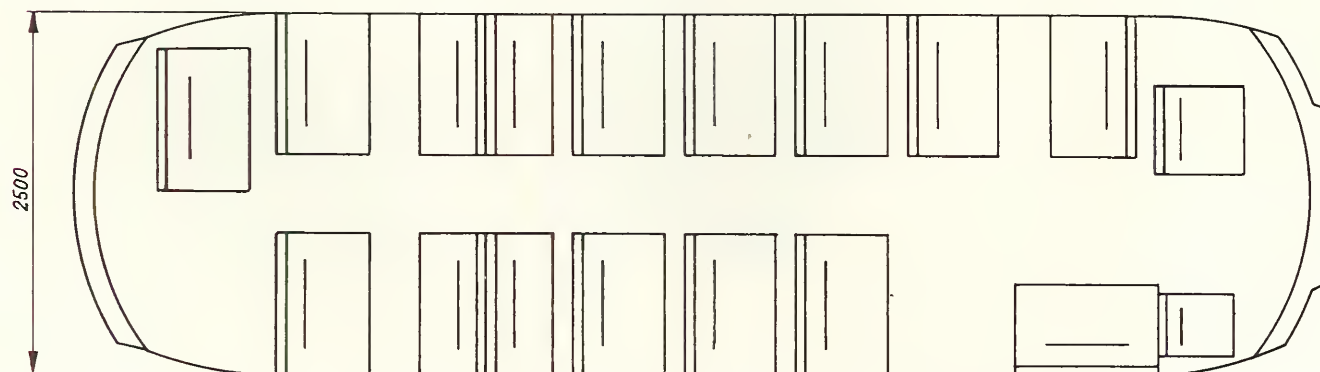
AUTOBUS MIĘDZYMIASTOWY

SAN H100

ODMIANA A1/A, WYKONANIE STANDARD




2880
10°
15°
2810
4530
8770


2500

ZASTOSOWANIE

SAN H100 A1/A jest typowym autobusem średniej wielkości, przeznaczonym do komunikacji międzymiastowej.

BUDOWA

Liczba miejsc siedzących 33 przy maksymalnej ładowności do 42 osób. Wysoka prędkość maksymalna 92 km/h zapewnia sprawną komunikację nawet na dłuższych trasach. Wygodne fotele stwarzają pasażerom przyjemne warunki. Bardzo mocna konstrukcja nadwozia przymocowanego do podwozia o konstrukcji ramowej jest jedną z podstawowych zalet autobusu, umożliwiając jego eksploatację po drogach nawet o stosunkowo gorszych nawierzchniach. Autobus SAN H100 A jest wyposażony w silnik wysokoprężny o mocy 100 KM, a SAN H100 A1 — w silnik gaźnikowy.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących/stojących	33 + 1/8
Ładowność	3335 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	9465/9575 kG
Ładowność bagażnika	120 kG
Ładowność skrzynki na pocztę	65 kG
Prędkość maksymalna	92 km/h
Zużycie paliwa	31/22 l/100 km
Obciążenie osi przedniej	3340/3450 kG
Obciążenie osi tylnej	6125 kG
Minimalny promień skrętu	10 m
Minimalny promień zawracania	10,7 m
Pojemność zbiornika paliwa	110 l
Pojemność układu chłodzenia	28/22 l
Pojemność układu smarowania silnika	7/12 l
Pojemność układu ogrzewania	14 l
Pojemność płynu w układzie hamulcowym	0,6 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S474 gaźnikowy lub S530A wysokoprężny 4-suwowy
Moc maksymalna	105 KM przy 3000 obr/min lub 100 KM przy 2600 obr/min
Moment maksymalny	31 kGm przy 1650 obr/min lub 33 kGm przy 1600 obr/min
Średnica cylindra/skok tłoka	95/110 lub 105/120 mm
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Pojemność skokowa	4678 lub 6231 cm³
Stopień sprężania	6,8 lub 18
Rodzaj zasilania	gaźnikowe lub wtrysk bezpośredni
Chłodzenie	wodne, wymuszone
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem

Podwozie

Sprzęgło	suche jednotarczowe, półodśrodkowe, sterowane mechanicznie
Skrzynia biegów	mechaniczna; koła biegów III i IV stale zazębione
Liczba biegów	5
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1; V — 0,78; W — 5,75
Przełożenie napędu szybkościomierza	4/16 lub 5/17
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej całkowite	7,17/6,13
Rama	konstrukcja ramowa
Liczba osi/osi napędzanych	2/1
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe z amortyzatorami podwójnego działania
tył	resory piórowe z progresją gumową
Wymiary ogumienia	8,25-20"
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	szczękowy, sterowany hydraulicznie ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec pomocniczy	mechaniczny szczękowy, na wał napędowy
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6 kG/cm²

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatorów/pojemność	6SE/136 Ah
Liczba akumulatorów	2
Typ prądnicy/moc	PZ1a/750 W/PZ1b/750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Rodzaj	konstrukcja ramowa
Liczba drzwi	
pasażerskich	2
kierowcy	1
Ogrzewanie	niezależne z nawiewem na szyby przednie
Materiał opałowy	olej napędowy
Wydajność cieplna całkowita	10000 kcal/h na 1 agregat
Jednostkowe zużycie paliwa	1,4 l/h
Liczba agregatów grzewczych	1
Rodzaj siedzeń	niskie, kryte winidurem lub granitalem
Obicie ścian	lakierowane
Wykończenie podłogi	jednopoziomowa

SWW 1023–1

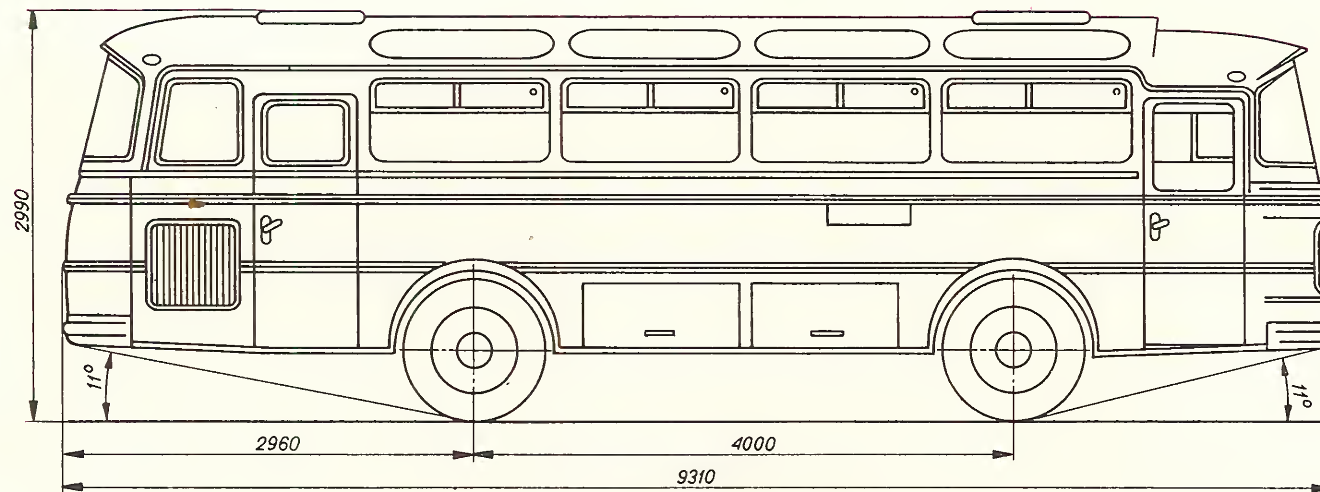
Nr karty 3-73/2

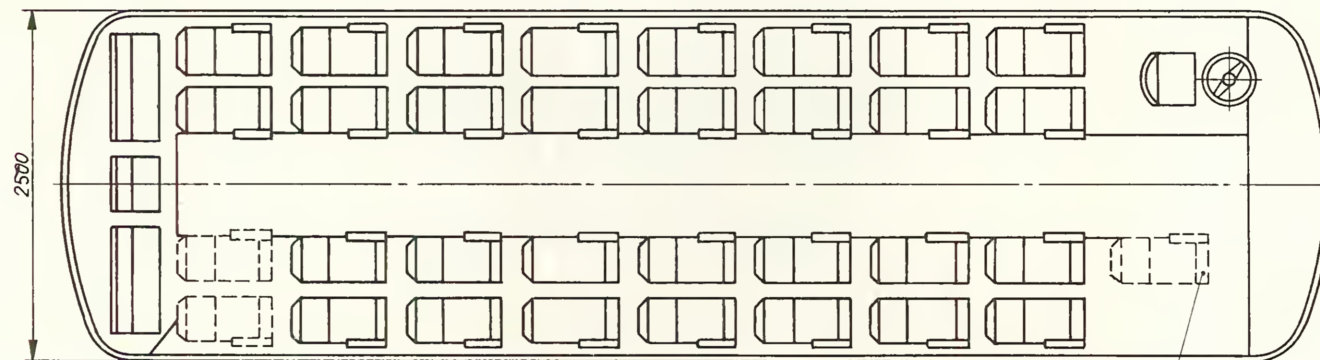
AUTOBUS MIĘDZYMIASTOWY

AUTOSAN H9

ODMIANA 01, WYKONANIE STANDARD




2990
11°
11°
2960
4000
9310


2500
Na żądanie odbiorcy

ZASTOSOWANIE

Autosan H-9 jest nowoczesnym autobusem średniej wielkości, przeznaczonym do komunikacji międzymiastowej.

BUDOWA

Nowoczesna sylwetka przy funkcjonalnym rozwiązaniu wnętrza stwarzają doskonałe warunki dla 37 pasażerów. Dobre ogrzewanie wnętrza oraz wentylacja umożliwiają jazdę pasażerom w różnych warunkach klimatycznych. Mocna konstrukcja nadwozia przymocowanego do podwozia ramowego gwarantuje znaczną trwałość nadwozia nawet przy eksploatacji w trudnych warunkach drogowych. Rama z podłużnicami o profilu ceowym jest powiązana ze szkieletem nadwozia wykonanym z rur stalowych o przekroju prostokątnym. Zewnętrzne poszycie nadwozia wykonane z blachy stalowej jest przymocowane do szkieletu za pomocą rurkowych nitów i wkrętów. Poszycie wewnętrzne w postaci spilśnionych płyt laminowanych przymocowane jest do ścian nadwozia za pomocą przykręcanych aluminiowych listew anodowanych. Cieplna i akustyczna izolacja ścian nadwozia jest wykonana w postaci pianki poliuretanowej, styropianu i past głuszących, umieszczonych pomiędzy zewnętrznym i wewnętrznym poszyciem autobusu. Stosunkowo małe rozmiary autobusu umożliwiają eksploatację pojazdu na trasach krętych i wąskich.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne	Silnik 359	Silnik 6C107
Liczba miejsc siedzących/stojących	37 + 1/10	
Ładowność	3800 kG	
Dopuszczalny ciężar całkowity	11500 kG	
Pojemność przestrzeni bagażnika	3,5 m³	
Prędkość maksymalna	95 km/h	88 km/h
Zużycie paliwa	23 l/100 km	21 l/100 km
Obciążenie osi przedniej	3840 kG	
Obciążenie osi tylnej	7660 kG	
Minimalny promień skrętu	7,94 m	
Minimalny promień zawracania	9,20 m	
Pojemność zbiornika paliwa	150 l	
Pojemność układu chłodzenia	22 l	
Pojemność układu smarowania silnika	16 l	
Pojemność układu ogrzewania	40 l	

Silnik

Typ i rodzaj silnika	359, trakcyjny	6C107
Moc maksymalna	150 KM przy 2800 obr/min	wg SAE 138 KM przy 2600
Moment maksymalny	43 kGm przy 1900 obr/min	42 kGm przy 1600 obr/min
Średnica cylindra/skok tłoka	110/120 mm	107,19/120,65 mm
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy	
Pojemność skokowa	6830 m³	6540 m³
Stopień	16,5	16,0
Rodzaj zasilania	wtrysk bezpośredni	
Chłodzenie	wodne, wymuszone	
Smarowanie	obiegowe, pod ciśnieniem	

Podwozie

Sprzęgło	jednotarczowe suche, sterowane mechanicznie lub hydraulicznie
Skrzynia biegów, typ	licencyjna NRF ZF-S5-45
Liczba biegów	5
Biegi synchronizowane	2...5
Przełożenia skrzyni biegów	I — 8,47; II — 4,68; III — 2,72; IV — 1,59; V — 1,0; W — 7,87
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej	5,43
Rama	podłużnicowa, spawana ze szkieletem nadwozia
Liczba osi/osi napędzanych	2/1
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia przód	resory piórowe + amortyzatory hydrauliczne teleskopowe licencyjne "Armstrong"
tył	resory piórowe + gumowe + + amortyzatory teleskopowe licencyjne „Armstrong"
Wymiary ogumienia	9.00-20"
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	przód — hydrauliczny, ze wspomaganiem nadciśnieniowym (Westinghouse) tył — pneumatyczny; sterowanie nożne na wszystkie koła
Hamulec pomocniczy	mechaniczny, na koła tylne, z 2 siłownikami powietrzno-sprężynowymi; sterowanie ręczne; w przypadku awarii układu pneumatyczne-

	go samoczynnie włącza się
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6,2...7,35 kG/cm²

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatorów/pojemność	6SE/180 Ah
Liczba akumulatorów	2
Typ prądnicy/moc	PZ1b/750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Rodzaj	półsamonośne ze szkieletem z rur o przekroju prostokątnym zespolonym z ramą
Liczba drzwi	
pasażerskich	2
kierowcy	1
Ogrzewanie	niezależne z nawiewem na szyby przednie
Materiał opałowy	olej napędowy
Wydajność cieplna całkowita	15000 kcal/h
Zużycie jednostkowe paliwa	1,4 l/h na jeden agregat
Liczba agregatów grzewczych	1
Rodzaj siedzeń	z oparciami niskimi pokryte skajem (porofleksem)
Obicie ścian	płyta pilśniowa laminowana + skaj (porofleks)
Wykończenie podłogi	poziom wyższy winileum, poziom niższy płyta gumowa ryflowana

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

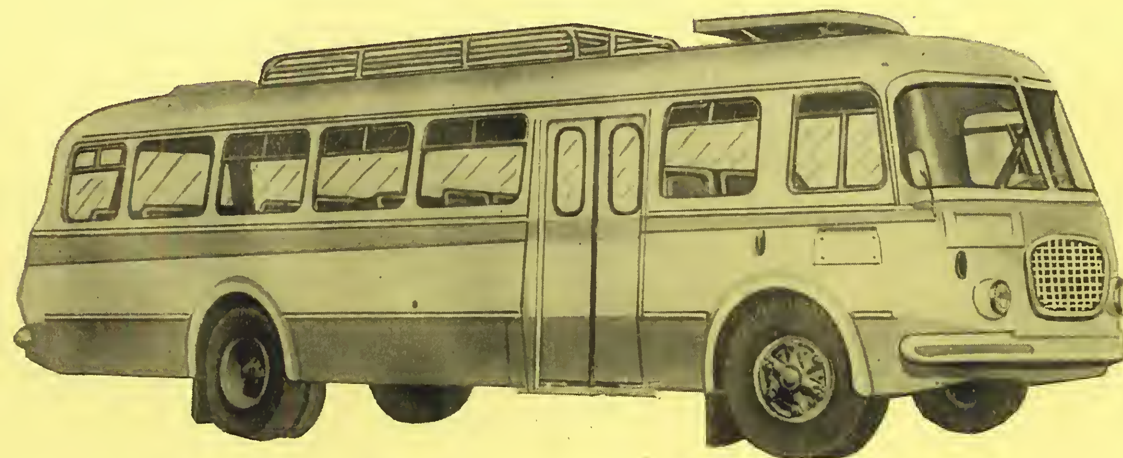
Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

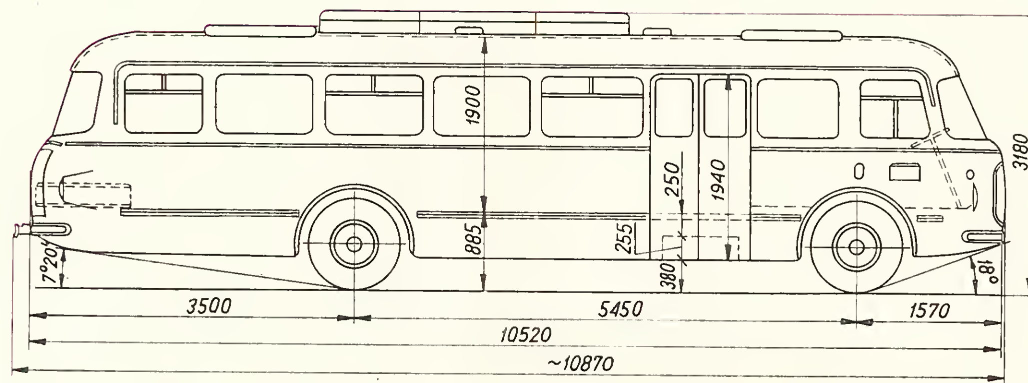
SWW 1023–14

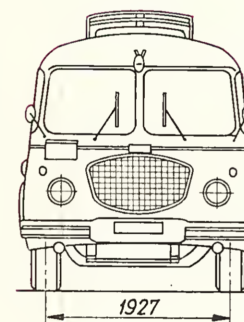
Nr karty 4-73/2

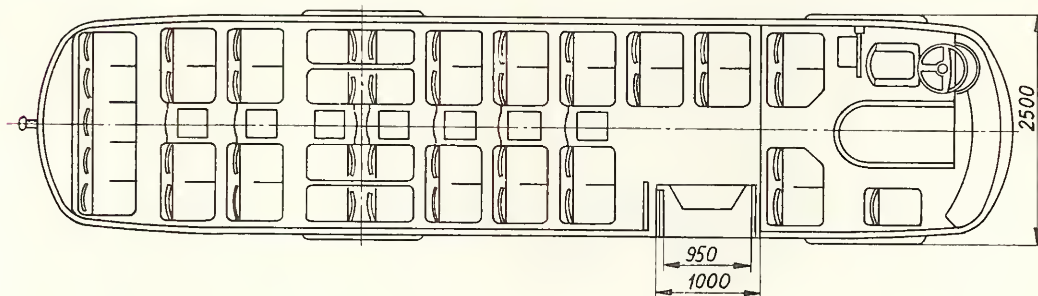
AUTOBUS MIĘDZYMIASTOWY

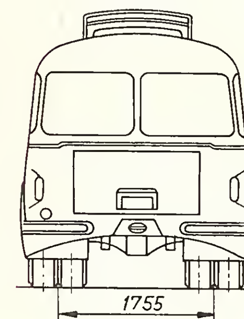
JELCZ 041




1900
1940
250
255
380
885
3180
7°20'
18°
3500
5450
1570
10520
~10870


1927


2500
950
1000


1755

ZASTOSOWANIE

Autobus międzymiastowy JELCZ 041 jest przeznaczony do przewozu osób w komunikacji międzymiastowej na drogach o nawierzchni umocnionej. Może również służyć do celów turystycznych.

BUDOWA

Podwozie autobusu jest kooperowane z CSRS wraz z wyposażeniem.
Nadwozie autobusu jest zamknięte, półsamonośne, konstrukcji stalowej spawanej, przymocowane do ramy podwozia S706 RTO. Nadwozie jest wykonane z blachy stalowej połączonej na zakładkę i przymocowane do szkieletu za pomocą nitów lub wkrętami do blach. Ściana przednia i tylna jest wykonana z blachy o kształcie obłym, z dużymi giętymi szybami panoramicznymi. Ściany okienne boczne o konstrukcji szkieletowej są wykonane z blachy stalowej. Okna mają szyby stałe i przesuwne (co drugie).

Wykończenie zewnętrzne i wewnętrzne stanowią listwy aluminiowe z kolorowymi wkładkami. Siedzenia pasażerów są dwumiejscowe na szkieletach rurowych. Poduszki siedzeń i oparć są miękkie, pokryte tkaniną powlekaną. Boczne ściany dolne i sufitowe są pokryte płytami pilśniowymi laminowanymi. Oświetlenie autobusu stanowi 9 lamp dwużarówkowych.

Autobus ma jedne drzwi dwuskrzydłowe, otwierane i zamykane za pomocą instalacji powietrznej z elektromagnetycznym sterowaniem.

Wewnątrz autobusu przymocowane są bagażniki, poręcze sufitowe do trzymania oraz wieszaki na ubrania. Ponadto autobus jest wyposażony w gaśnice tetrowe, zmywacze szyb przednich, urządzenie rozgłaszające, lusterka zewnętrzne i wewnętrzne, kliny pod koła, osłonę przeciwsłoneczną oraz bagażnik na dachu.

Ogrzewanie wnętrza odbywa się za pomocą nagrzewnicy wodnej włączonej w obieg chłodzenia silnika oraz nagrzewnicy niezależnej na olej napędowy o wydajności 12000 kcal/h.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących	48 + 2 obsługi
Ładowność	500 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	14400 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	5200/9200 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	10800 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	3080 mm
Rozstaw osi	5450 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1927/1755 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	260 mm
Minimalny promień skrętu	12250 mm
Prędkość maksymalna	70 km/h
Zużycie paliwa	25 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	170 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	wysokoprężny, 4-suwowy
Moc maksymalna	160 KM przy 1900 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	125/160 mm
Pojemność skokowa	11781 cm^3
Stopień sprężania	16,5
Maksymalny moment obrotowy	70 kGm przy 1200 obr/min
Chłodzenie	wodne z pompą i wentylatorem
Smarowanie	ciśnieniowe

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, suche, jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna zblokowa z silnikiem
Przełożenie skrzyni biegów	I — 7,64; II — 4,62; III — 2,6; IV — 1,59; V — 1; W — 7
Przeniesienie momentu obrotowego	wał przegubowy
Most napędzający	sztywny, dzielony
Przekładnia główna	dwustopniowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	4,87
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	sprężyste, pracujące na skręcanie, obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
tylne	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
Koła	8×20"
Wymiary ogumienia	11,00-20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	7 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	przekładnia ślimakowa ze wspomaganiem
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	21
Hamulec główny	pneumatyczny nadciśnieniowy
Hamulec ręczny	mechaniczny na koła tylne
Hamulec silnikowy	zamyka rurę wydechową i dopływ paliwa

Instalacja elektryczna

Napięcie	24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	24 V/800 W, typ 02-9087-12
Moc rozrusznika	24 V/6 KM
Reflektory	główne asymetryczne, typ 02-15 przeciwmgielne, typ 03-20

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	półsamonośne, stalowe spawane
Liczba drzwi	1 — kierowcy otwierane mechanicznie 1 — pasażerów otwierane pneumatycznie
Wentylacja	klapy dachu, wywietrzniki, wentylator nagrzewnicy
Ogrzewanie	niezależna nagrzewnica na olej napędowy o wydajności 12000 kcal/h + nagrzewnica wodna włączona w układ chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

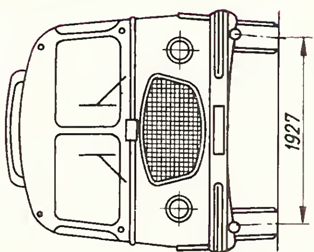
Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

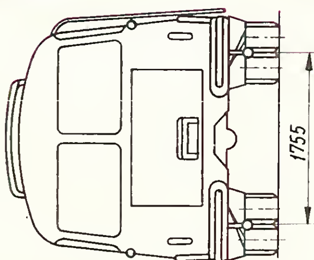
SWW 1023–14

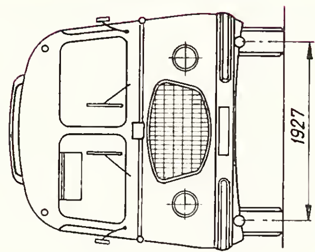
Nr karty 5-73/2

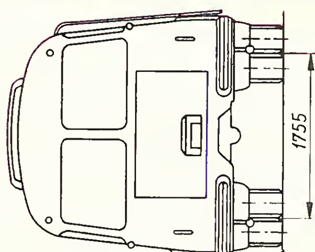
AUTOBUS MIĘDZYMIASTOWY
JELCZ 043, 043E

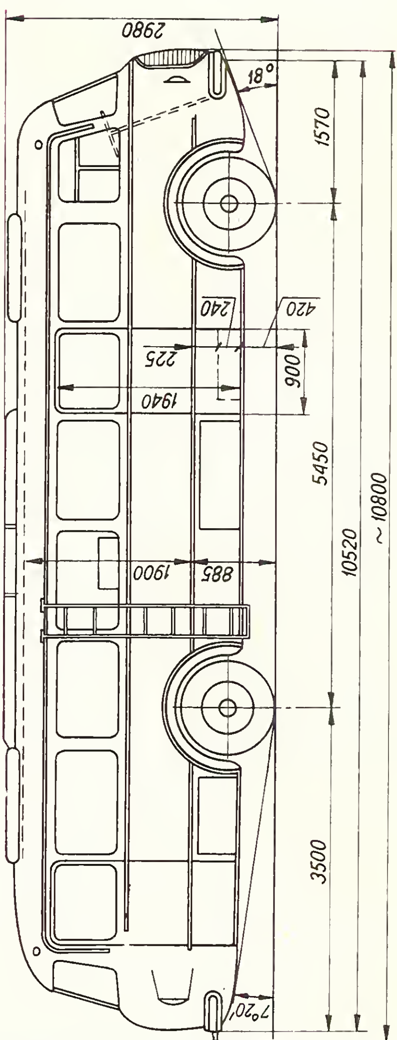


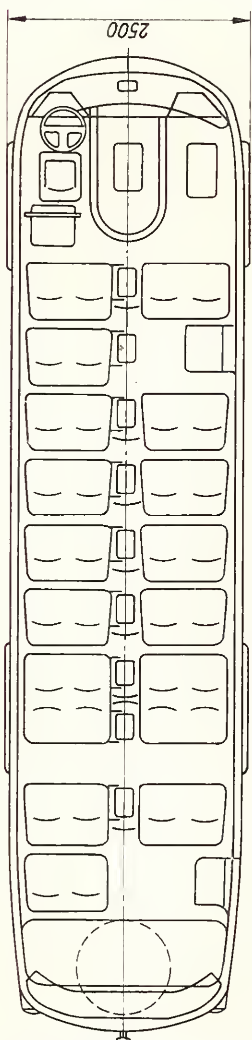

1927

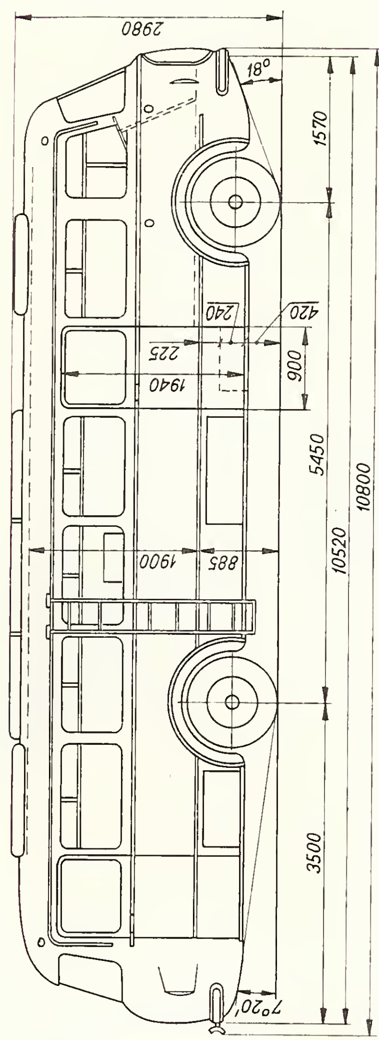

1755

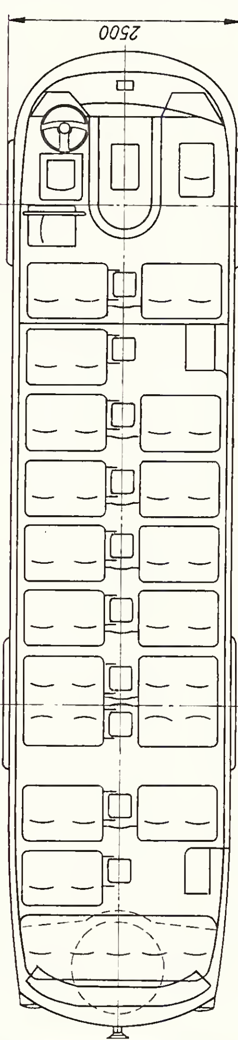

1927


1755


2980
18°
1570
240
420
225
900
1940
5450
10520
~10800
1900
885
3500
7°20'


2500


2980
18°
1570
240
420
225
900
1940
5450
10520
10800
1900
885
3500
7°20'


2500

ZASTOSOWANIE

Autobus międzymiastowy JELCZ typu 043, 043E jest przeznaczony do przewozu osób w komunikacji międzymiastowej na drogach o nawierzchni umocnionej. Może również służyć do celów turystycznych.

BUDOWA

Podwozie autobusu jest kooperowane z CSRS (wraz z wyposażeniem). Nadwozie autobusu jest zamknięte, półsamonośne, konstrukcji stalowej spawanej, przymocowane do ramy podwozia S706 RTO. Nadwozie jest wykonane z blachy stalowej połączonej na zakładkę i przymocowane do szkieletu za pomocą nitów lub wkrętami do blach. Ściana przednia i tylna jest wykonana z blachy o kształcie obłym, z dużymi giętymi szybami panoramicznymi. Ściany okienne boczne o konstrukcji szkieletowej są wykonane z blachy stalowej. Okna mają szyby stałe i przesuwne.

Wykończenie wewnętrzne i zewnętrzne stanowią listwy aluminiowe z kolorowymi wkładkami. Siedzenia pasażerów są dwumiejscowe na szkieletach rurowych. Poduszki siedzeń i oparć są miękkie, z wkładkami sprężynowymi, pokryte tkaniną powlekaną. Boczne ściany dolne i sufitowe są pokryte płytami pilśniowymi lakierowanymi lub laminowanymi. Oświetlenie autobusu stanowi 9 lamp dwużarówkowych.

Autobus ma 2 drzwi jednoskrzydłowych otwieranych mechanicznie.

Wewnątrz autobusu są przymocowane bagażniki, poręcze sufitowe do trzymania oraz wieszaki na ubranie. Na ścianach okiennych są przymocowane przesuwne firanki. Ponadto autobus jest wyposażony w gaśnice tetrowe, zmywacze szyb przednich, lusterka zewnętrzne i wewnętrzne, osłonę przeciwsłoneczną dla kierowcy oraz bagażnik na dachu.

Ogrzewanie wnętrza odbywa się za pomocą nagrzewnicy niezależnej na olej napędowy o wydajności 15000 kcal/h oraz nagrzewnicy wodnej włączonej w obieg chłodzenia silnika.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	51 + 2
Ładowność	500 kG bagażu
Dopuszczalny ciężar całkowity	14400 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	5200/9200 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	10800 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	2980 mm
Rozstaw osi	5450 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1927/1755 mm
Minimalny promień skrętu	12250 mm
Prędkość maksymalna	70 km/h
Zużycie paliwa	25 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	170 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	wysokoprężny, 4-suwowy
Moc maksymalna	160 KM przy 1900 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	125/160 mm
Pojemność skokowa	11781 cm^3
Stopień sprężania	16,5
Maksymalny moment obrotowy	70 kGm przy 1200 obr/min
Chłodzenie	wodne z pompą i wentylatorem
Smarowanie	ciśnieniowe ze skrzyni biegów

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, suche, jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna zblokowana z silnikiem
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,64; II — 4,62; III — 2,6; IV — 1,59; V — 1; W — 7
Przeniesienie momentu obrotowego	wał przegubowy
Most napędzający	sztywny, dzielony
Przekładnia główna	dwustopniowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	4,87
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	sprężyste, pracujące na skręcanie, obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
tylne	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
Koła	8×20"
Wymiary ogumienia	11,00-20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	7 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	przekładnia ślimakowa ze wspomaganiem
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	21
Hamulec główny	pneumatyczny nadciśnieniowy
Hamulec ręczny	mechaniczny, na koła tylne
Hamulec silnikowy	zamyka rurę wydechową i dopływ paliwa

Instalacja elektryczna

Napięcie	24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	typ 02-9087.12, 24 V/800 W
Moc rozrusznika	24 V/6 KM
Reflektory	główne asymetryczne, typ 02-15 przeciwmgielne, typ 03-20

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	półnośne, stalowe spawane
Liczba drzwi	3 — otwierane mechanicznie
Wentylacja	wentylator nagrzewnicy, klapy dachu, okna przesuwne
Ogrzewanie	niezależna nagrzewnica na olej napędowy o wydajności 15000 kcal/h + nagrzewnica wodna włączona w układ chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

SWW 1023–23

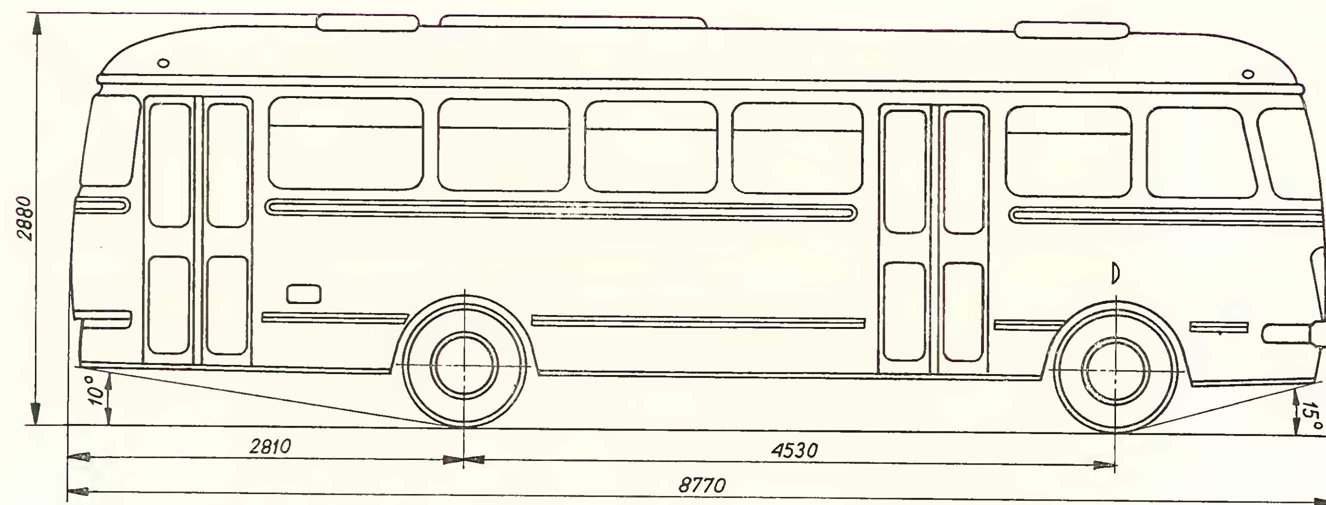
Nr karty 6-73/2

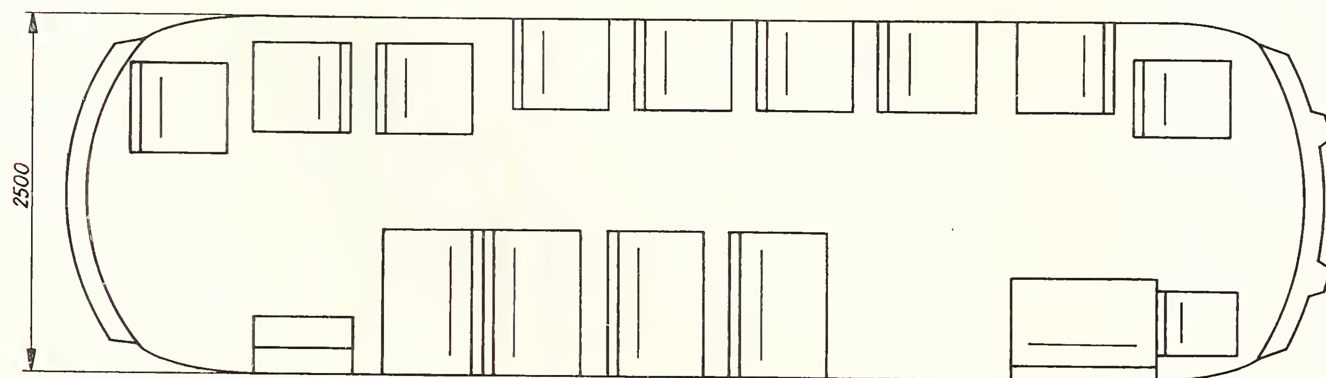
AUTOBUS MIEJSKI

SAN H100

ODMIANA B1/B, WYKONANIE STANDARD




2880
10°
15°
2810
4530
8770


2500

ZASTOSOWANIE

SAN H100 B1/b jest miejskim autobusem średniej wielkości przeznaczonym do komunikacji miejskiej.

BUDOWA

Liczba miejsc siedzących wynosi 19 przy dopuszczalnym obciążeniu 62 osoby. Prędkość maksymalna 74 km/h umożliwia osiągnięcie znacznych przyspieszeń, co jest szczególnie ważne w ruchu miejskim. Bardzo mocna konstrukcja nadwozia umocowanego na podwoziu ramowym gwarantuje trwałość nadwozia nawet w warunkach maksymalnego obciążenia. Duża zwrotność autobusu jest jedną z cennych zalet tego pojazdu.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących/stojących	19 + 2/41
Ładowność	4060 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	10000/10100/kG
Prędkość maksymalna	73/74 km/h
Zużycie paliwa	31/22 l/100 km
Obciążenie osi przedniej	3500/3600 kG
Obciążenie osi tylnej	6500/6500 kG
Minimalny promień skrętu	10 m
Minimalny promień zawracania	10,7 m
Pojemność zbiornika paliwa	110 l
Pojemność układu chłodzenia	28/22 l
Pojemność układu smarowania silnika	7/12 l
Pojemność układu ogrzewania	14 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S474 gaźnikowy, S530A wysokoprężny, 4-suwowe
Moc maksymalna	105 KM przy 3000 obr/min lub 100 KM przy 2600 obr/min
Moment maksymalny	31 kGm przy 1650 obr/min lub 33 kGm przy 1600 obr/min
Średnica cylindra/skok tłoka	95/110 lub 105/120 mm
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Pojemność skokowa	4678 lub 6231 cm³
Stopień sprężania	6,8 lub 18
Rodzaj zasilania	gaźnikowe lub wtrysk bezpośredni
Chłodzenie	wodne, wymuszone
Smarowanie	obiegowe, pod ciśnieniem

Podwozie

Sprzęgło	suche jednotarczowe, półodśrodkowe sterowanie mechaniczne
Skrzynia biegów	
Liczba biegów	5
Przełożenia	I — 7,70; II — 4,07; III — 2,46; IV — 1,49; V — 1,0; W — 7,5
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej	7,17/6,13
Rama	konstrukcja ramowa
Liczba osi/osi napędzanych	2/1
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe z amortyzatorami podwójnego działania
tył	resory piórowe z progresją gumową
Wymiary ogumienia	8,25-20"
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	szczękowy, sterowany hydraulicznie ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec pomocniczy	mechaniczny szczękowy, na wał napędowy
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6 kG/cm²

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatorów/pojemność	6SE/136 Ah
Liczba akumulatorów	2
Typ prądnicy/moc	PZ1a/PZ1b/750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Rodzaj	konstrukcja ramowa
Liczba drzwi pasażerskich/kierowcy	2/1
Ogrzewanie	niezależnie z nawiewem na szyby przednie

Materiał opałowy	olej napędowy
Wydajność cieplna całkowita	10000 kcal/h
Jednostkowe zużycie paliwa	1,4 l/h
Liczba agregatów	1

Rodzaj siedzeń	niskie, kryte winidurem lub granitalem
Obicie ścian	lakierowane
Wykończenie podłogi	jednopoziomowa

SWW 1023–2

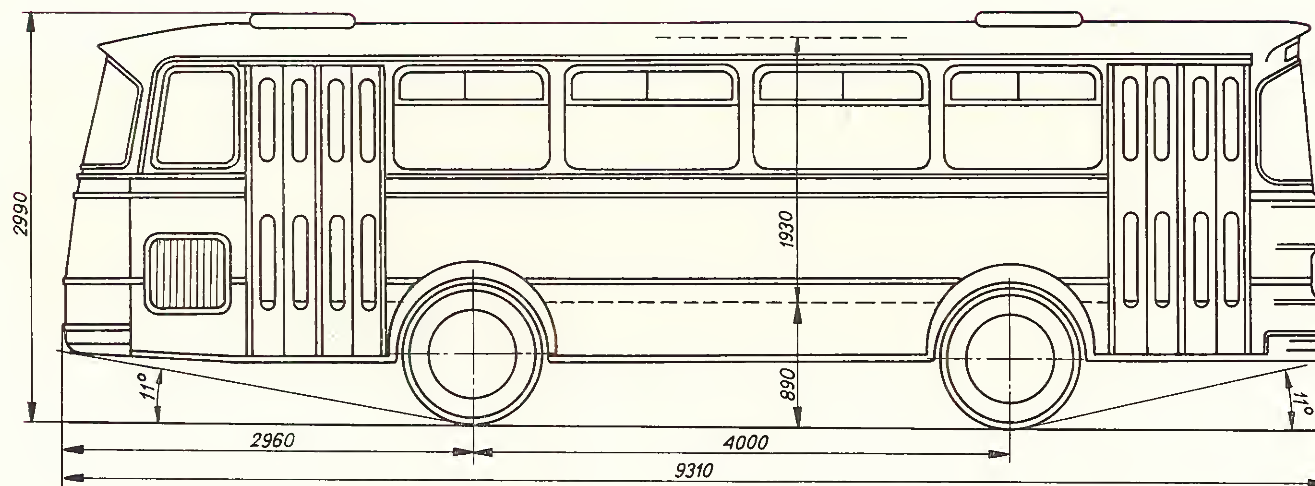
Nr karty 7-73/2

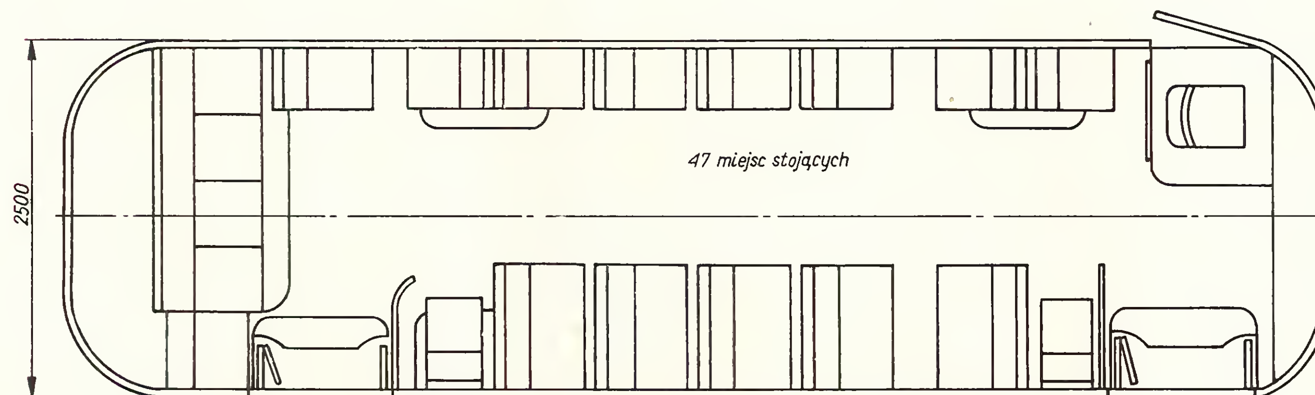
AUTOBUS MIEJSKI

AUTOSAN H9

ODMIANA 33, WYKONANIE STANDARD




2990
1930
890
11°
11°
2960
4000
9310


2500
47 miejsc stojących

ZASTOSOWANIE

Autobus Autosan H9 jest miejskim autobusem średniej wielkości przeznaczonym do komunikacji miejskiej.

BUDOWA

Bardzo mocna konstrukcja nadwozia umocowanego na podwoziu ramowym gwarantuje trwałość nawet w warunkach maksymalnego obciążenia. Rama z podłużnicami o profilu ceowym jest powiązana ze szkieletem nadwozia wykonanym z rur stalowych o przekroju prostokątnym. Zewnętrzne poszycie nadwozia wykonane z blachy stalowej jest przymocowane do szkieletu za pomocą rurkowych nitów i wkrętów. Poszycie wewnętrzne w postaci spilśnionych płyt laminowanych przymocowane jest do ścian nadwozia za pomocą przykręcanych aluminiowych listew anodowanych. Cieplna i akustyczna izolacja ścian nadwozia jest wykonana w postaci pianki poliuretanowej, styropianu, i past głuszących, umieszczonych pomiędzy zewnętrznym i wewnętrznym poszyciem autobusu. Duża zwrotność autobusu i możliwość osiągania znacznych przyspieszeń, to dodatkowe cenne zalety tego pojazdu.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących/stojących	23 + 2/47
Ładowność	4800 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	12500 kG
Pojemność przestrzeni bagażnika	
Prędkość maksymalna	81,5 km/h
Zużycie paliwa	23 l/100 km
Obciążenie osi przedniej	4500 kG
Obciążenie osi tylnej	8000 kG
Minimalny promień skrętu	7,94 m
Minimalny promień zawracania	9,20 m
Pojemność zbiornika paliwa	150 l
Pojemność układu chłodzenia	22 l
Pojemność układu smarowania silnika	16 l
Pojemność układu ogrzewania	40 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	359 trakcyjny, 4-suwowy
Moc maksymalna	150 KM przy 2800 obr/min
Moment maksymalny	43 kGm przy 1900 obr/min
Średnica cylindra/skok tłoka	110/120 mm
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Pojemność skokowa	6830 cm^3
Stopień sprężania	16,5
Rodzaj zasilania	bezpośrednie
Chłodzenie	wodne, wymuszone
Smarowanie	obiegowe, pod ciśnieniem

Podwozie

Sprzęgło	jednotarczowe suche, sterowane mechanicznie lub hydraulicznie
Skrzynia biegów, typ	licencyjna NRF, ZF-S5-45
Liczba biegów	5
Biegi synchronizowane	2...5
Przełożenia skrzyni biegów	I — 8,47; II — 4,68; III — 2,72; IV — 1,59; V — 1,0; W — 7,87
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej	6,33
Rama	podłużnicowa, spawana ze szkieletem nadwozia
Liczba osi/osi napędzanych	2/1
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe + amortyzatory hydrauliczne teleskopowe licencyjne „Armstrong"
tył	resory piórowe + gumowe + amortyzatory teleskopowe licencyjne „Armstrong"
Wymiary ogumienia	9,00-20"
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	
przód	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym (Westinghouse)
tył	pneumatyczny; sterowanie nożne na wszystkie koła
Hamulec pomocniczy	mechaniczny, na koła tylne, z 2 siłownikami powietrzno-sprężynowymi, sterowanie ręczne
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6,2...7,35 kG/cm^2

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatorów/pojemność	6SE/180 Ah
Liczba akumulatorów	2
Typ prądnicy/moc	PZ1b/750 W
Typ/moc rozrusznika	24 V/4 KM

Nadwozie

Rodzaj	półsamonośne ze szkieletem rur o przekroju prostokątnym zespolonym z ramą
Liczba drzwi pasażerskich/kierowcy	2/1
Ogrzewanie	niezależne z nawiewem na szyby przednie
Materiał opałowy	olej napędowy
Wydajność cieplna całkowita	1500 kcal/h
Zużycie jednostkowe paliwa	1,4 l/h na jeden agregat
Liczba agregatów grzewczych	1
Rodzaj siedzeń	z oparciami niskimi pokryte skajem (porofleksem)
Obicie ścian	płyta pilśniowa laminowana + skaj (porofleksem)
Wykończenie podłogi	płyta gumowa ryflowana

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

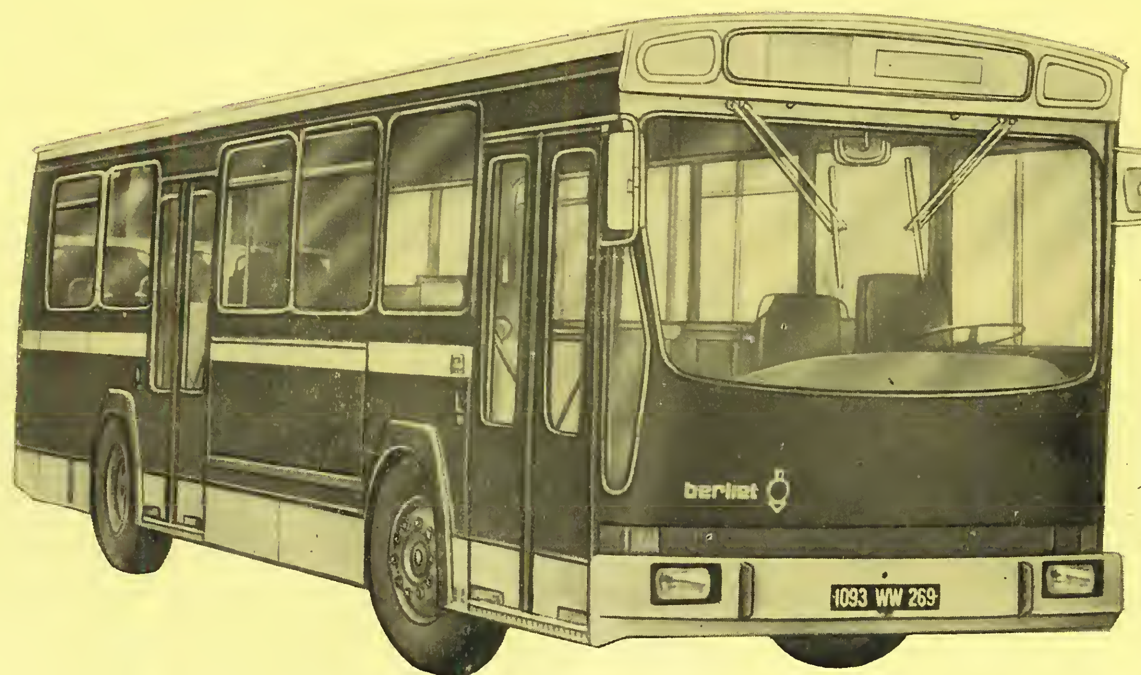
Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

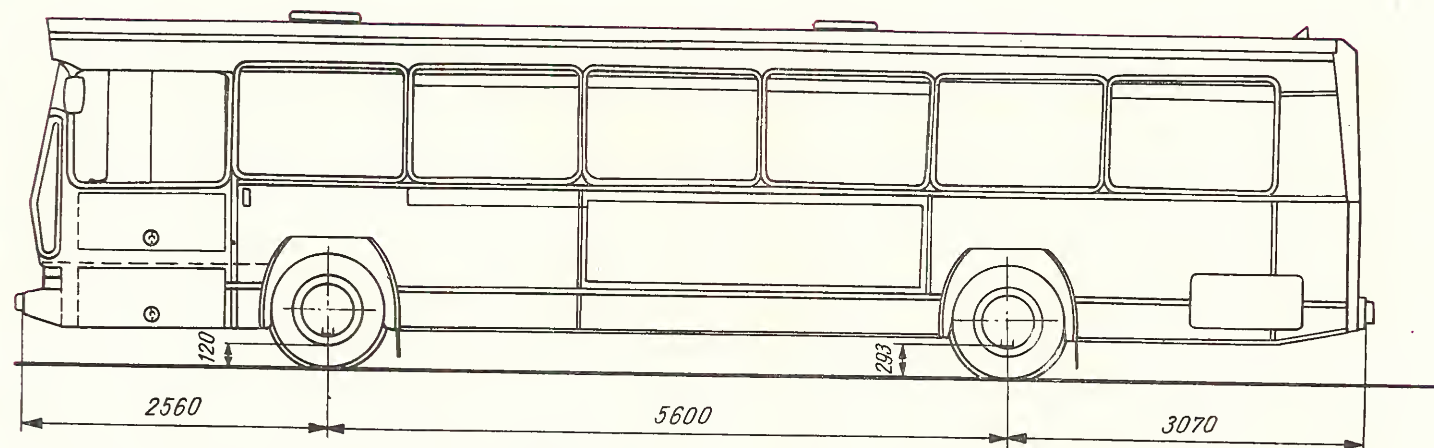
SWW 1023–24

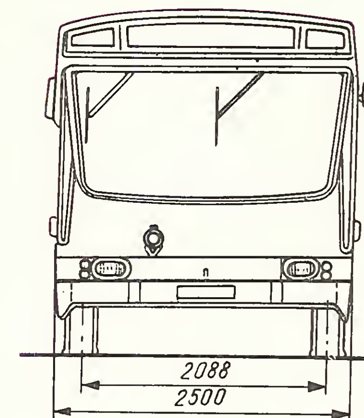
Nr karty 8-73/2

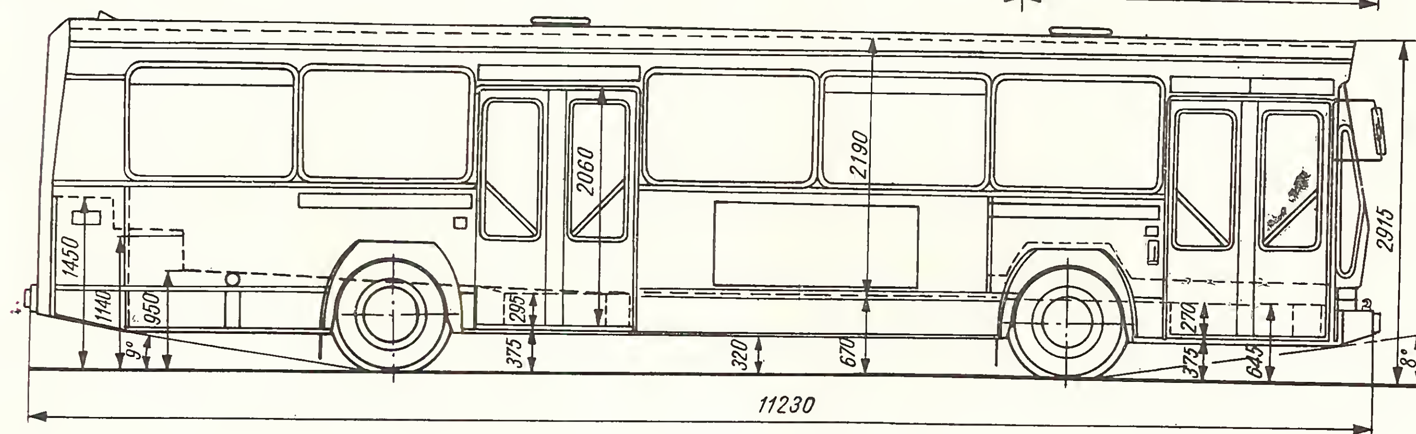
AUTOBUS MIEJSKI

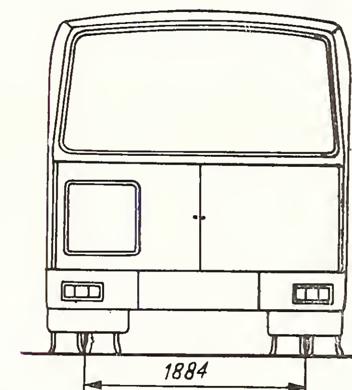
JELCZ–BERLIET PR–100




120
293
2560
5600
3070


2088
2500


2060
2190
2915
1450
1140
950
9°
375
295
320
670
270
375
645
8°
11230


1884

ZASTOSOWANIE

Autobus miejski Jelcz-Berliet PR-100 jest przeznaczony do komunikacji miejskiej na drogach o nawierzchni utwardzonej.

DANE OGÓLNE

Liczba miejsc	97
Siedzących/stojących	29/68
Dopuszczalny ciężar całkowity	15400 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	5400/10000 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	11230 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	2915 mm
Rozstaw osi	5600 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	2088/1884 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	190/320 mm
Minimalny promień skrętu	9400 mm
Prędkość maksymalna	70,5 km/h
Zużycie paliwa	22 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	200 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	Berliet V 800, 4-suwowy, wysokoprężny
Moc maksymalna	160 KM przy 3000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	8/V przy kącie rozwarcia 90°
Średnica cylindra/skok tłoka	100/110 mm
Pojemność skokowa	6920 cm^3
Maksymalny moment obrotowy	49 kGm przy 1700 obr/min

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, wspomagane pneumatycznie
Skrzynia biegów	mechaniczna, zsynchronizowana
Przeniesienie momentu obrotowego	wał przegubowy
Most napędzający	banjo wykonane z żeliwa sferoidalnego
Przekładnia główna	hipoidalna, zwolnice w piastach
Całkowite przełożenie przekładni głównej	8,20

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	miechy powietrzne i sprężyny spiralne
tylne	miechy powietrzne i resory piórowe
Koła	7,50-20"
Wymiary ogumienia	10.00-R.20

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ZF typu 8065 nr 955219
Hamulec główny	pneumatyczny, dwuobwodowy
Hamulec ręczny	mechaniczny na koła tylne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	samonośne metalowe
Liczba drzwi	2, dwuskrzydłowe
Wentylacja	czołowe nawiewy powietrza, klapy dachowe, okna
Ogrzewanie	nagrzewnica na olej napędowy plus nagrzewnica wodna włączona w układ chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

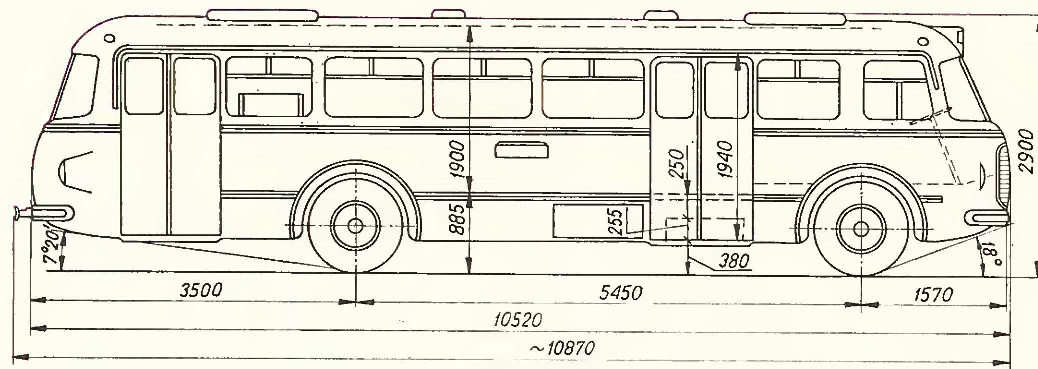
Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

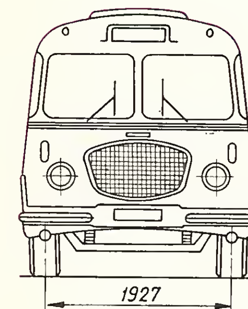
SWW 1023–24

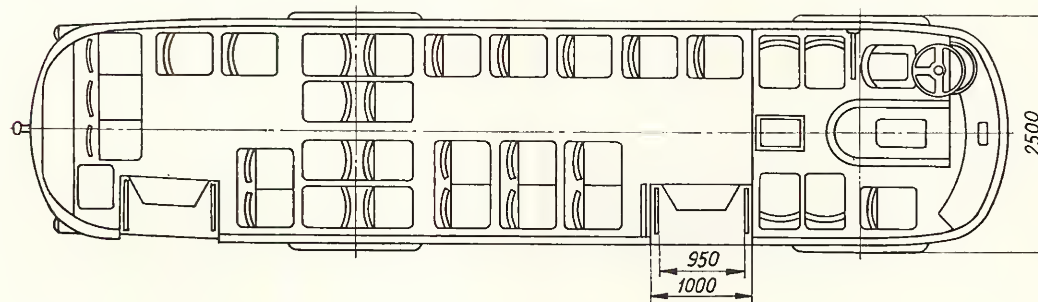
Nr karty 9-73/2

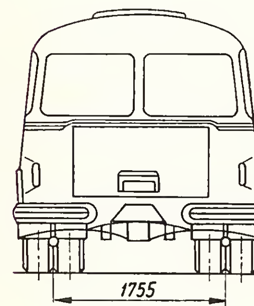
AUTOBUS MIEJSKI
JELCZ 272




1900
1940
250
2900
885
255
380
7°20'
18°
3500
5450
1570
10520
~10870


1927


2500
950
1000


1755

ZASTOSOWANIE

Autobus miejski JELCZ 272 jest przeznaczony do komunikacji miejskiej na drogach o nawierzchni utwardzonej.

BUDOWA

Podwozie autobusu jest kooperowane z CSRS (z wyposażeniem). Nadwozie autobusu jest zamknięte, półsamonośne, konstrukcji stalowej spawanej, przymocowane do ramy podwozia S706 RTO. Nadwozie jest wykonane z blachy stalowej połączonej na zakładkę i przymocowane do szkieletu za pomocą nitów lub wkrętami do blach. Ściana przednia i tylna jest wykonana z blachy o kształcie obłym, z dużymi giętymi szybami panoramicznymi. Ściany okienne boczne o konstrukcji szkieletowej są wykonane z blachy stalowej. Okna mają szyby stałe i przesuwne.
Wykończenie zewnętrzne i wewnętrzne stanowią listwy aluminiowe z kolorowymi wkładkami. Siedzenia pasażerów są dwumiejscowe i jednomiejscowe na szkieletach rurowych. Poduszki siedzeń i oparć są miękkie, pokryte tkaniną powlekaną. Boczne ściany dolne i sufitowe są pokryte płytkami pilśniowymi lakierowanymi. Oświetlenie autobusu stanowi 9 lamp dwużarówkowych.

Autobus ma 2 drzwi dwuskrzydłowych otwieranych i zamykanych za pomocą instalacji powietrznej z elektromagnetycznym sterowaniem.

Wewnątrz autobusu są przymocowane poręcze sufitowe do trzymania oraz wieszaki na ubrania.

Ponadto autobus jest wyposażony w gaśnice tetrowe, zmywacze szyb przednich, urządzenie rozgłaszające, lusterka zewnętrzne i wewnętrzne, osłonę przeciwsłoneczną dla kierowcy. Ogrzewanie wnętrza jest dokonywane nagrzewnicą niezależną na olej napędowy o wydajności 15000 kcal/h oraz nagrzewnicą wodną włączoną w obieg chłodzenia silnika.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	83
siedzących/stojących	30/53
Dopuszczalny ciężar całkowity	14400 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	5200/9200 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	10870 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	2900 mm
Rozstaw osi	5450 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1927/1755 mm
Minimalny promień skrętu	12250 mm
Prędkość maksymalna	60 km/h
Zużycie paliwa	25 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	170 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	wysokoprężny, 4-suwowy
Moc maksymalna	160 KM przy 1900 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	125/160 mm
Pojemność skokowa	11781 cm^3
Stopień sprężania	16,5
Maksymalny moment obrotowy	70 kGm przy 1200 obr/min
Chłodzenie	wodne z pompą i wentylatorem
Smarowanie	ciśnieniowe ze skrzyni biegów

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, suche jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna zblokowana z silnikiem
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,64; II — 4,62; III — 2,6; IV — 1,59; V — 1; W — 7
Przeniesienie momentu obrotowego	wał przegubowy
Most napędzający	sztywny, dzielony
Przekładnia główna	dwustopniowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,62
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	sprężyste, pracujące na skręcanie, obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
tylne	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
Koła	8×20"
Wymiary ogumienia	11.00-20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	7 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	przekładnia ślimakowa ze wspomaganiem
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	21

ZASTOSOWANIE

Autobus miejski JELCZ 272 jest przeznaczony do komunikacji miejskiej na drogach o nawierzchni utwardzonej.

BUDOWA

Podwozie autobusu jest kooperowane z CSRS (z wyposażeniem). Nadwozie autobusu jest zamknięte, półsamonośne, konstrukcji stalowej spawanej, przymocowane do ramy podwozia S706 RTO. Nadwozie jest wykonane z blachy stalowej połączonej na zakładkę i przymocowane do szkieletu za pomocą nitów lub wkrętami do blach. Ściana przednia i tylna jest wykonana z blachy o kształcie obłym, z dużymi giętymi szybami panoramicznymi. Ściany okienne boczne o konstrukcji szkieletowej są wykonane z blachy stalowej. Okna mają szyby stałe i przesuwne.
Wykończenie zewnętrzne i wewnętrzne stanowią listwy aluminiowe z kolorowymi wkładkami. Siedzenia pasażerów są dwumiejscowe i jednomiejscowe na szkieletach rurowych. Poduszki siedzeń i oparć są miękkie, pokryte tkaniną powlekaną. Boczne ściany dolne i sufitowe są pokryte płytkami pilśniowymi lakierowanymi. Oświetlenie autobusu stanowi 9 lamp dwużarówkowych.

Autobus ma 2 drzwi dwuskrzydłowych otwieranych i zamykanych za pomocą instalacji powietrznej z elektromagnetycznym sterowaniem.

Wewnątrz autobusu są przymocowane poręcze sufitowe do trzymania oraz wieszaki na ubrania.

Ponadto autobus jest wyposażony w gaśnice tetrowe, zmywacze szyb przednich, urządzenie rozgłaszające, lusterka zewnętrzne i wewnętrzne, osłonę przeciwsłoneczną dla kierowcy. Ogrzewanie wnętrza jest dokonywane nagrzewnicą niezależną na olej napędowy o wydajności 15000 kcal/h oraz nagrzewnicą wodną włączoną w obieg chłodzenia silnika.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	83
siedzących/stojących	30/53
Dopuszczalny ciężar całkowity	14400 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	5200/9200 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	10870 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	2900 mm
Rozstaw osi	5450 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1927/1755 mm
Minimalny promień skrętu	12250 mm
Prędkość maksymalna	60 km/h
Zużycie paliwa	25 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	170 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	wysokoprężny, 4-suwowy
Moc maksymalna	160 KM przy 1900 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	125/160 mm
Pojemność skokowa	11781 cm^3
Stopień sprężania	16,5
Maksymalny moment obrotowy	70 kGm przy 1200 obr/min
Chłodzenie	wodne z pompą i wentylatorem
Smarowanie	ciśnieniowe ze skrzyni biegów

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, suche jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna zblokowana z silnikiem
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,64; II — 4,62; III — 2,6; IV — 1,59; V — 1; W — 7
Przeniesienie momentu obrotowego	wał przegubowy
Most napędzający	sztywny, dzielony
Przekładnia główna	dwustopniowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,62
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	sprężyste, pracujące na skręcanie, obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
tylne	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
Koła	8×20"
Wymiary ogumienia	11.00-20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	7 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	przekładnia ślimakowa ze wspomaganiem
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	21

Hamulec główny	pneumatyczny nadciśnieniowy
Hamulec ręczny	mechaniczny, na koła tylne
Hamulec silnikowy	zamyka rurę wydechową i dopływ paliwa

Instalacja elektryczna

Napięcie	24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	typ 02-9087.12, 24 V/800 W
Moc rozrusznika	24 V/6 KM
Reflektory	główne asymetryczne, typ 02-15 przeciwmgielne, typ 03-20

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	półnośne stalowe, spawane
Liczba drzwi	1 — otwierane mechanicznie 2 — otwierane pneumatycznie
Wentylacja	wentylator nagrzewnicy, klapy dachu, okna przesuwne
Ogrzewanie	niezależna nagrzewnica na olej napędowy o wydajności 15000 kcal/h + nagrzewnica wodna włączona w układ chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

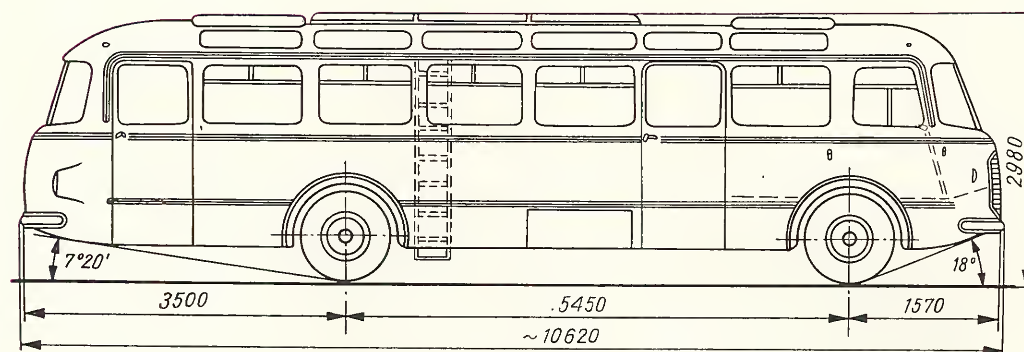
SWW 1023–34

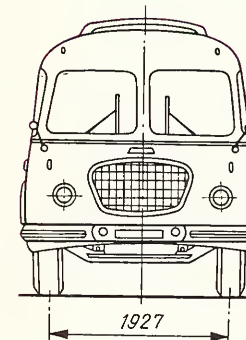
Nr karty 10-73/2

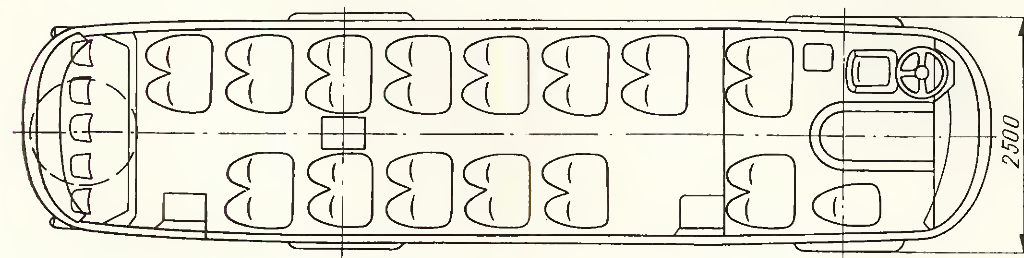
AUTOBUS TURYSTYCZNY

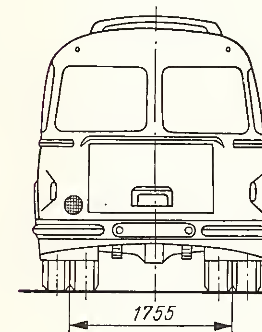
JELCZ–LUX 014




7°20'
18°
2980
3500
5450
1570
~10620


1927


2500


1755

ZASTOSOWANIE

Ze względu na wyposażenie w fotele miękkie typu lotniczego z regulacją kąta oparcia autobus JELCZ-LUX jest przeznaczony głównie do celów turystycznych. Komfort jazdy nawet na dużych odległościach zapewnia pasażerom odporność na zmęczenie i dobre samopoczucie.

BUDOWA

Budowa autobusu JELCZ-LUX jest identyczna jak autobusu międzymiastowego JELCZ typu 043. Autobus JELCZ-LUX nie ma poręczy sufitowych. Zamiast siedzeń standardowych jest wyposażony w fotele miękkie typu lotniczego z regulacją kąta oparcia. W płaszczyznach bocznych dachu autobus ma zamontowane szyby stałe.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	33 + 2 obsługi
Ładowność	500 kG bagażu
Dopuszczalny ciężar całkowity	12800 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	4800/8000 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	10620 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	2980 mm
Rozstaw osi	5450 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1927/1755 mm
Minimalny promień skrętu	12250 mm
Prędkość maksymalna	85 km/h
Zużycie paliwa	25 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	170 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	wysokoprężny, 4-suwowy
Moc maksymalna	160 KM przy 1900 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	125/160 mm
Pojemność skokowa	11781 cm³
Stopień sprężania	16,5
Maksymalny moment obrotowy	70 kGm przy 1200 obr/min
Chłodzenie	wodne z pompą i wentylatorem
Smarowanie	ciśnieniowe ze skrzyni biegów

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, suche, jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna zblokowana z silnikiem
Przełożenie skrzyni biegów	I — 7,64; II — 4,62; III — 2,6; IV — 1,59; V — 1; W — 7
Przeniesienie momentu obrotowego	wał przegubowy
Most napędzający	sztywny, dzielony
Przekładnia główna	dwustopniowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	1,42
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	obciążone, pracujące na skręcanie

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
tylne	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
Koła	8×20"
Wymiary ogumienia	11.00-20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	7 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	przekładnia ślimakowa ze wspomaganiem
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	21
Hamulec główny	pneumatyczny nadciśnieniowy
Hamulec ręczny	mechaniczny, na koła tylne
Hamulec silnikowy	zamyka rurę wydechową i dopływ paliwa

Instalacja elektryczna

Napięcie	24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	typ 02-9087.12, 24 V/800 W
Moc rozrusznika	24 V/6 KM
Reflektory	główne asymetryczne, typ 02-15 przeciwmgielne, typ 03-20

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	półnośne, stalowe spawane
Liczba drzwi	3 — otwierane mechanicznie
Wentylacja	wentylator nagrzewnicy, klapy dachu, okna przesuwne
Ogrzewanie	niezależna nagrzewnica na olej napędowy o wydajności 15000 kcal/h + nagrzewnica wodna włączona w układ chłodzenia silnika

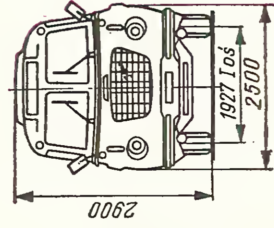
SWW 1023–44

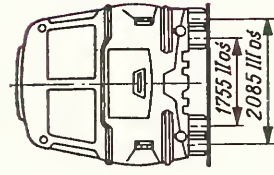
Nr karty 11-73/2

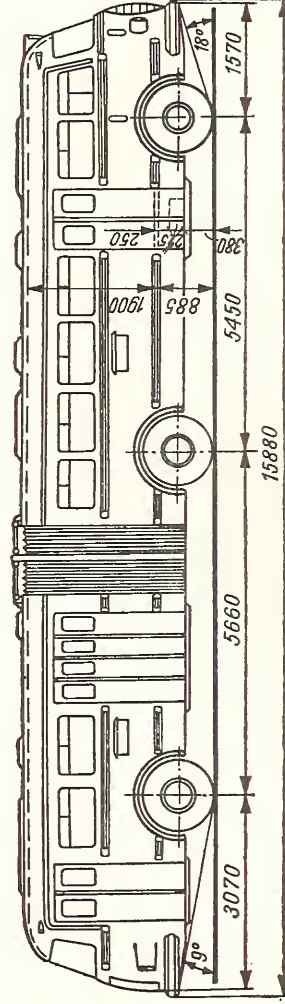
AUTOBUS PRZEGUBOWY MIEJSKI

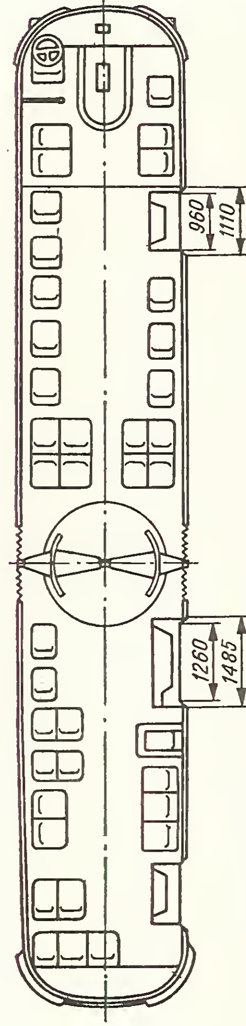
JELCZ 021, 021E

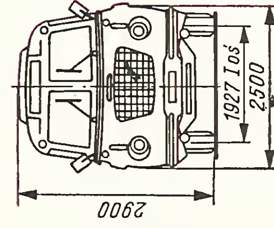


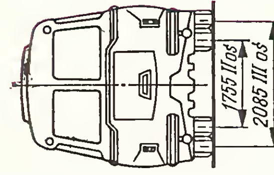

1927 I oś
2500
2900

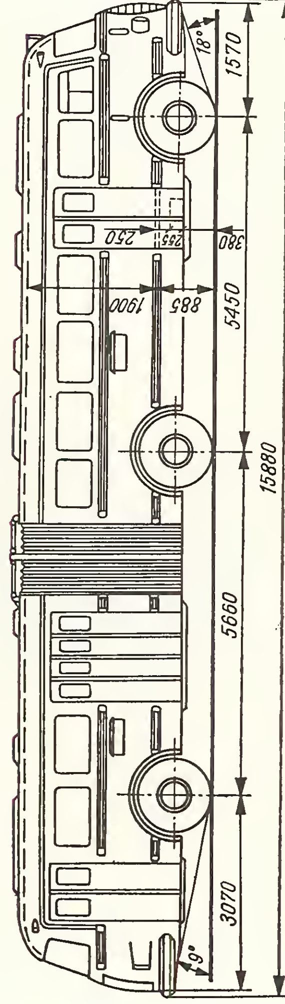

1755 II oś
2085 III oś

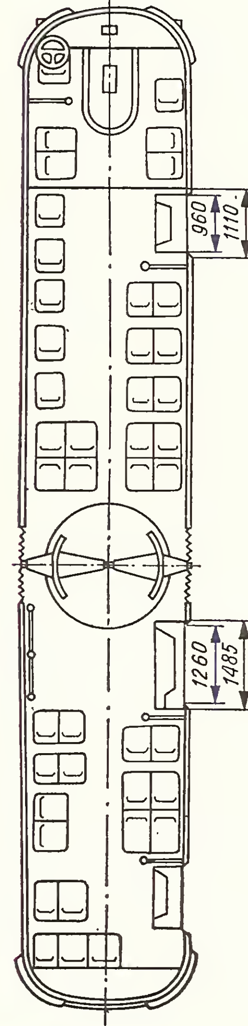

18°
1570
250
380
1900
885
5450
15880
5660
3070
9°


960
1110
1260
1485


1927 I oś
2500
2900


1755 II oś
2085 III oś


18°
1570
250
380
1900
885
5450
15880
5660
3070
9°


960
1110
1260
1485

ZASTOSOWANIE

Autobus przegubowy miejski JELCZ typu 021, 021E jest przeznaczony wyłącznie do komunikacji miejskiej na drogach o nawierzchni utwardzonej.

BUDOWA

Podwozie autobusu składa się z dwóch członów połączonych przegubem kulowym. Człon pierwszy stanowi typowe podwozie autobusu JELCZ-MEX skrócone odpowiednio w części tylnej. Człon drugi stanowi rama wykonana z podłużnic i poprzeczek stalowych o przekroju ceowym. Rama podwozia członu drugiego w części przedniej jest zakończona trójkątnym wspornikiem z otworem do połączenia ze sworzniem kulowym, natomiast w części tylnej jest oparta na osi z kołami kierowanymi.

Nadwozie autobusu obydwu członów jest półniosące, konstrukcji stalowej spawanej, przymocowane do ramy podwozia. Nadwozie jest wykonane z blachy stalowej połączonej na zakładkę i przymocowane do szkieletu za pomocą nitów lub wkrętów do blach. Nadwozie członu I i II jest połączone złączem elastycznym wykonanym z płótna namiotowego, podtrzymywane w części środkowej pałąkiem przymocowanym do segmentów podłogi obrotowej. Zabezpieczenie pałąka w części górnej stanowią liny gumowe przymocowane jednym końcem do pałąka, a drugim do szkieletu dachu.

Ściana przednia i tylna jest wykonana z blachy o kształcie obłym, z dużymi szybami panoramicznymi. Ściany okienne boczne o konstrukcji szkieletowej są wykonane z blachy stalowej. Okna typu 021E mają szyby stałe, natomiast typu 021 szyby przesuwne.

Wykończenie wewnętrzne i zewnętrzne stanowią listwy aluminiowe z kolorowymi wkładkami. Siedzenia pasażerów jedno-, dwu- i trzymiejscowe są na szkieletach rurowych. Poduszki i oparcia siedzeń są miękkie, pokryte tkaniną powlekaną. Ściany wewnętrzne dolne boczne oraz sufit są pokryte płytami pilśniowymi lakierowanymi. Oświetlenie wnętrza stanowi 13 lamp dwużarówkowych przymocowanych do sufitu.

Autobus ma 2 drzwi dwuskrzydłowych i 1 czteroskrzydłowe otwierane i zamykane za pomocą instalacji powietrznej z elektromagnetycznym sterowaniem. Wewnątrz autobusu są przymocowane poręcze sufitowe do trzymania się przez pasażerów stojących.
Ponadto autobus jest wyposażony w zmywacze szyb przednich, urządzenie rozgłaszające, lusterko wewnętrzne i zewnętrzne, osłonę przeciwsłoneczną, ściankę działową za kierowcą, gaśnice tetrowe, apteczkę oraz tablice kierunkowe.

Autobus jest ogrzewany za pomocą nagrzewnicy niezależnej na olej napędowy o wydajności 15000 kcal/h oraz nagrzewnicy wodnej włączonej w obieg chłodzenia silnika.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	138/135
siedzących/stojących	39/99; 42/93
Dopuszczalny ciężar całkowity	21000 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej/środkowej	5200/9300/6500 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	15880 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	3030 mm
Rozstaw osi skrajnych	11110 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych/środkowych	1927/2086/1755 mm
Minimalny promień skrętu	10285 mm
Prędkość maksymalna	60 km/h
Zużycie paliwa	37 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	170 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	wysokoprężny, 4-suwowy
Moc maksymalna	160 KM przy 1900 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	125/160 mm
Pojemność skokowa	11781 cm^3
Stopień sprężania	16,5
Maksymalny moment obrotowy	70 kGm przy 1200 obr/min
Chłodzenie	wodne z pompą i wentylatorem
Smarowanie	ciśnieniowe ze skrzyni biegów

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, suche, jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna zblokowana z silnikiem
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,64; II — 4,62; III — 2,6; IV — 1,59; V — 1; W — 7
Przeniesienie momentu obrotowego	wał przegubowy
Most napędzający	sztywny, dzielony
Przekładnia główna	dwustopniowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,62
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	sprężyste, pracujące na skręcanie, obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie/środkowe	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
tylne	resory piórowe, amortyzatory dźwigniowe hydrauliczne
Koła	8×20"
Wymiary ogumienia	11.00-20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich, tylnych i środkowych	7 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	przekładnia ślimakowa ze wspomaganiem
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	21
Hamulec główny	pneumatyczny nadciśnieniowy
Hamulec ręczny	mechaniczny na koła środkowe
Hamulec silnikowy	zamyka rurę wydechową i dopływ paliwa

Instalacja elektryczna

Napięcie	24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	4/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	typ 02-9087.12, 24 V/800 W
Moc rozrusznika	24 V/6 KM
Reflektory	główne asymetryczne, typ 02-15 przeciwmgielne, typ 03-20

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	półnośne, stalowe, spawane
Liczba drzwi	1 — otwierane mechanicznie 3 — otwierane pneumatycznie
Wentylacja	wentylator nagrzewnicy, klapy dachu, okna przesuwne
Ogrzewanie	niezależna nagrzewnica na olej napędowy o wydajności 15000 kcal/h + nagrzewnica wodna włączona w układ chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

SAMOCHODY CIĘŻAROWE

SKRZYNIOWE I CIĄGNIKI



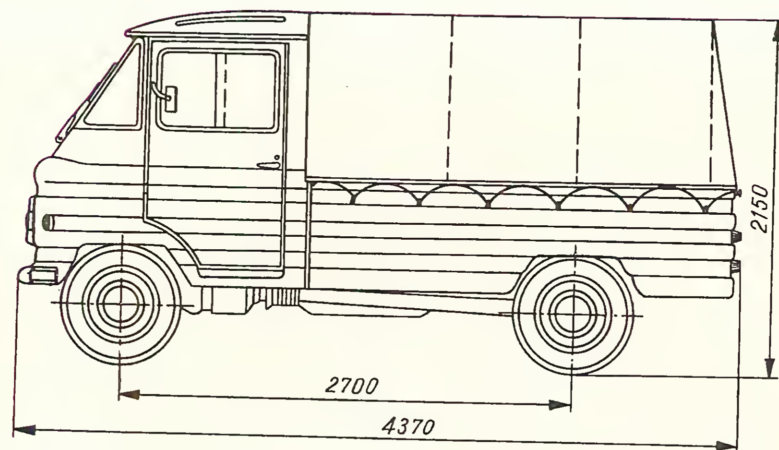
SWW 1024–1,2,9

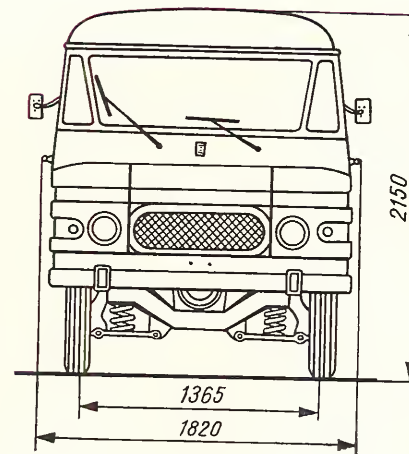
SWW 1024–111

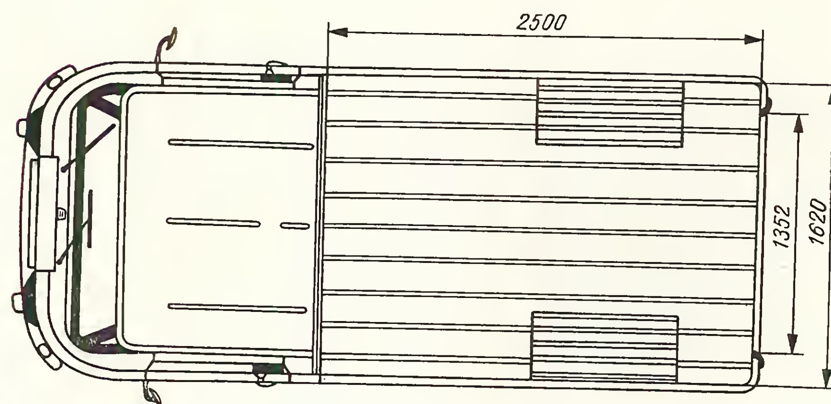
Nr karty 1-73/3

SAMOCHODY DOSTAWCZE PICK-UP
ŻUK A03 i ŻUK A13




2150
2700
4370


2150
1365
1820


2500
1352
1620

ZASTOSOWANIE

Samochody dostawcze ŻUK A03 i ŻUK A13 znajdują szerokie zastosowanie jako środki transportu obsługujące różne przedsiębiorstwa, a szczególnie w transporcie dostawczym sieci handlu. Samochody te odznaczają się łatwością manewrowania, co jest ważne zwłaszcza przy jeździe i parkowaniu w ośrodkach miejskich o dużym natężeniu ruchu.

BUDOWA

Ogólne charakterystyki obydwu typów samochodów ŻUK są identyczne, a zasadnicza różnica polega na zastosowanym silniku. Źródłem napędu samochodu ŻUK A03 jest czterosuwowy, dolnozaworowy, czterocylindrowy silnik gaźnikowy M20, a samochodu ŻUK A13 czterosuwowy, górnozaworowy, czterocylindrowy silnik gaźnikowy S21.

Nadwozie samochodu stanowią kabina kierowcy i skrzynia ładunkowa osłonięta opończą.

Dwuosobowa kabina kierowcy jest całkowicie metalowa, ma 2 drzwi z oknami o przesuwnych szybach. W ścianie tylnej kabiny znajduje się okno umożliwiające również obserwację z tyłu wozu. Kabina jest ogrzewana ciepłem wykorzystanym z obiegu wodnego silnika. Wymiennikiem ciepła jest nagrzewnica, przez którą przepływa gorąca woda z silnika, ogrzewająca powietrze kierowane do wnętrza kabiny. Zainstalowana dmuchawa elektryczna tłoczy przewodami ogrzane powietrze na szybę przednią oraz na nogi kierowcy i pasażera.

Za kabiną kierowcy, na ramie samochodu jest zamontowana metalowa skrzynia ładunkowa z drewnianą podłogą. Tylna klapa skrzyni otwiera się ku dołowi i w położeniu poziomym jest utrzymywane dwoma łańcuchami w pokrowcach stanowiąc przedłużenie podłogi. Dla zabezpieczenia przewożonych towarów przed wpływami atmosferycznymi na trzech pałąkach rozpina się szczelną opończę brezentową ze zwijanym płatem tylnym.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Ładowność	975 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	2500 mm
szerokość	1620 mm
Wznios podłogi skrzyni	660 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2450 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	1050/1400 mm
Wymiary zewnętrzne	
długość	4330 mm
szerokość	1820 mm
wysokość	2150 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	210/290 mm
Minimalny promień skrętu	6300 mm
Prędkość maksymalna	95 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	M20 gaźnikowy dolnozaworowy	S21 gaźnikowy górnozaworowy
Moc maksymalna	57 KM przy 3600 obr/min	77 KM przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/pionowy, rzędowy	4/pionowy, rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm³	2120 cm³
Stopień sprężania	6,8	7,5
Maksymalny moment obrotowy	11,8 kGm przy 2200 obr/min	15 kGm przy 2500 obr/min
Chłodzenie	wodne nadciśnieniowe	wodne nadciśnieniowe
Smarowanie	pod ciśnieniem i rozbryzgowe	pod ciśnieniem i rozbryzgowe

Układ napędowy

Sprzęgło	suche jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna, 3-biegowa + bieg wsteczny
Przełożenie skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,000; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II i III
Przeniesienia momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	o dwóch satelitach
Półosie	półobciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne sprężyny śrubowe; układ wahaczy trapezowy
tylne	oś sztywna, dwa resory piórowe
Wymiary ogumienia	6,50—16″ 6-warstwowe
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,25/2,75 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimak globoidalny
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	29°
Hamulec główny	hydrauliczny
Hamulec ręczny	mechaniczny, na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	bocznikowa, 200 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	2×45/35 ⌀ szkła 170 mm

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	skrzyniowe typu pick-up
Liczba drzwi	2
Wentylacja	rozsuwane szyby
Ogrzewanie	nagrzewnica zasilana gorącą wodą z układu chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

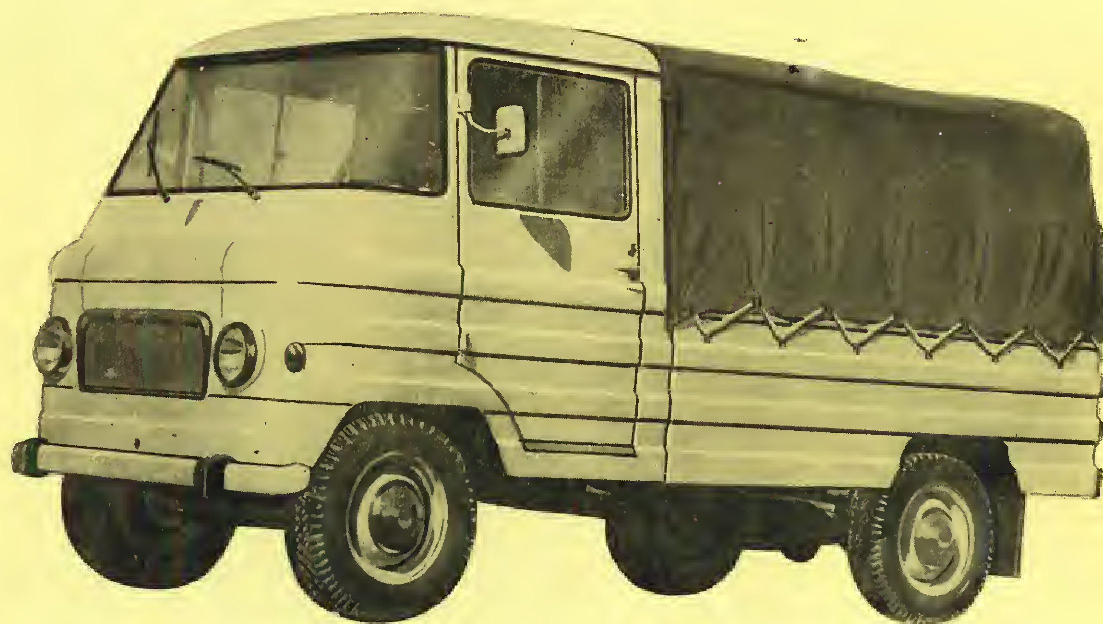
Fabryka Samochodów Ciężarowych
Lublin, ul. Mełgiewska 7/9

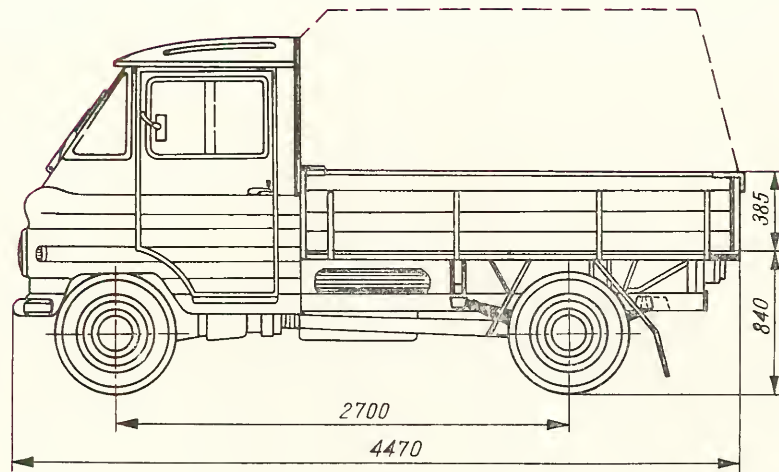
SWW 1024–111

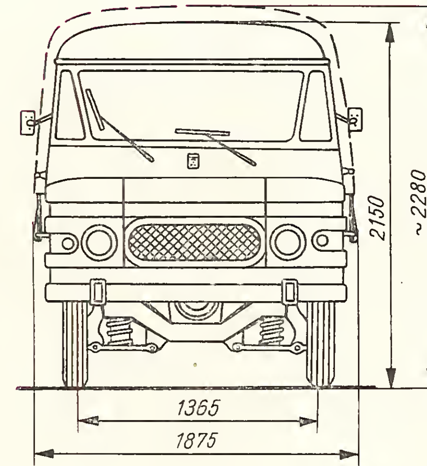
Nr karty 2-73/3

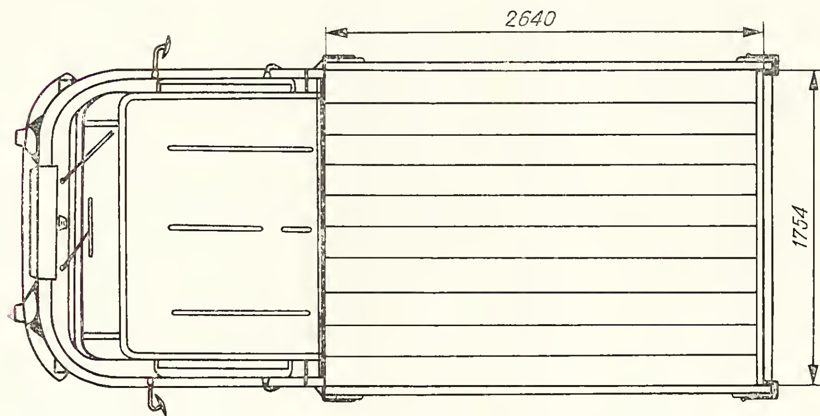
SAMOCHODY DOSTAWCZE SKRZYNIOWE

ŻUK A09 i ŻUK A11




385
840
2700
4470


2150
~2280
1365
1875


2640
1754

ZASTOSOWANIE

Samochody dostawcze skrzyniowe ŻUK A09 i ŻUK A11 są przeznaczone do przewozu drobnicy, pojemników towarowych, a także materiałów sypkich. Samochody te odznaczają się dużą łatwością manewrowania, co jest szczególnie ważne przy jeździe w ośrodkach o dużym natężeniu ruchu.

BUDOWA

Ogólne charakterystyki obydwu typów samochodów ŻUK są identyczne, a zasadnicza różnica polega na zastosowaniu silnika. Źródłem napędu samochodów ŻUK A09 jest czterosuwowy, dolnozaworowy, czterocylindrowy silnik gaźnikowy M20, a samochodów ŻUK A11 czterosuwowy, górnozaworowy, czterocylindrowy silnik gaźnikowy S21.

Nadwozie samochodów składa się z kabiny kierowcy i skrzyni ładunkowej, osłoniętej opończą.

Dwuosobowa kabina kierowcy tych samochodów ma 2 drzwi z oknami o przesuwnych szybach. W ścianie tylnej kabin znajduje się okno umożliwiające również obserwację z tyłu wozu.

Kabina jest ogrzewana ciepłem wykorzystanym z obiegu wodnego silnika. Wymiennikiem ciepła jest nagrzewnica, przez którą przepływa gorąca woda z silnika ogrzewająca powietrze kierowane do wnętrza kabiny. Zainstalowana dmuchawa elektryczna tłoczy przewodami ogrzane powietrze na szybę przednią oraz na nogi kierowcy i pasażera.

Skrzynia ładunkowa jest osadzona na ramie za pośrednictwem poprzeczek kształtowych wygiętych w kształcie litery W. Przednia ściana skrzyni jest metalowa i połączona na stałe z tylną ścianą kabiny kierowcy. Podłoga i ściany boczne skrzyni ładunkowej są wykonane z desek drewnianych okutych ceownikami stalowymi. Ściany boczne i ściana tylna skrzyni ładunkowej są otwierane wokół dolnej krawędzi i mogą być opuszczane całkowicie do dołu. Tylna ściana może być ustalona w położeniu poziomym łańcuchami. Na zewnętrznej stronie ścian bocznych i tylnej ściany są umieszczone zaczepy do liny opończy. Skrzynia ładunkowa może być osłonięta brezentową opończą rozpiętą na łatwo rozbieranych połąkach.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Ładowność	1025 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	2640 mm
szerokość	1754 mm
Wznios podłogi skrzyni	840 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2500 kG
Obciążenie osi	
przedniej/tylnej	1100/1400 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	4470 mm
szerokość	1875 mm
wysokość	2150 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół	
przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit	
poprzeczny/podłużny	210/290 mm
Minimalny promień skrętu	6300 mm
Prędkość maksymalna	95 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

	M20	S21
Typ i rodzaj silnika	gaźnikowy dolnozaworowy	gaźnikowy górnozaworowy
Moc maksymalna	57 KM przy 3600 obr/min	77 KM/przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/pionowy, rzędowy	
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm³	2120 cm³
Stopień sprężania	6,8	7,5
Maksymalny moment obrotowy	11,8 kGm przy 2200 obr/min	15 kGm przy 2500 obr/min
Chłodzenie	wodne nadciśnieniowe	
Smarowanie	pod ciśnieniem i rozbrygowe	

Układ napędowy

Sprzęgło	suche jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna, 3-biegowa + bieg wsteczny
Przełożenie skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,000; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II i III
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	o dwóch satelitach
Półosie	półobciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne sprężyny śrubowe układ wahaczy trapezowy
tylne	oś sztywna, dwa resory piórowe
Wymiary ogumienia	6,50—16″
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,25/2,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimak globoidalny
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	29°
Hamulec główny	hydrauliczny
Hamulec ręczny	mechaniczny, na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	bocznikowa, 200 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	2×45/35 ∅ szkła 170 mm

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	skrzyniowe
Liczba drzwi	2
Wentylacja	rozsuwane okna
Ogrzewanie	nagrzewnica zasilana gorąca wodą z układu chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Samochodów Ciężarowych
Lublin, ul. Mełgiewska 7/9

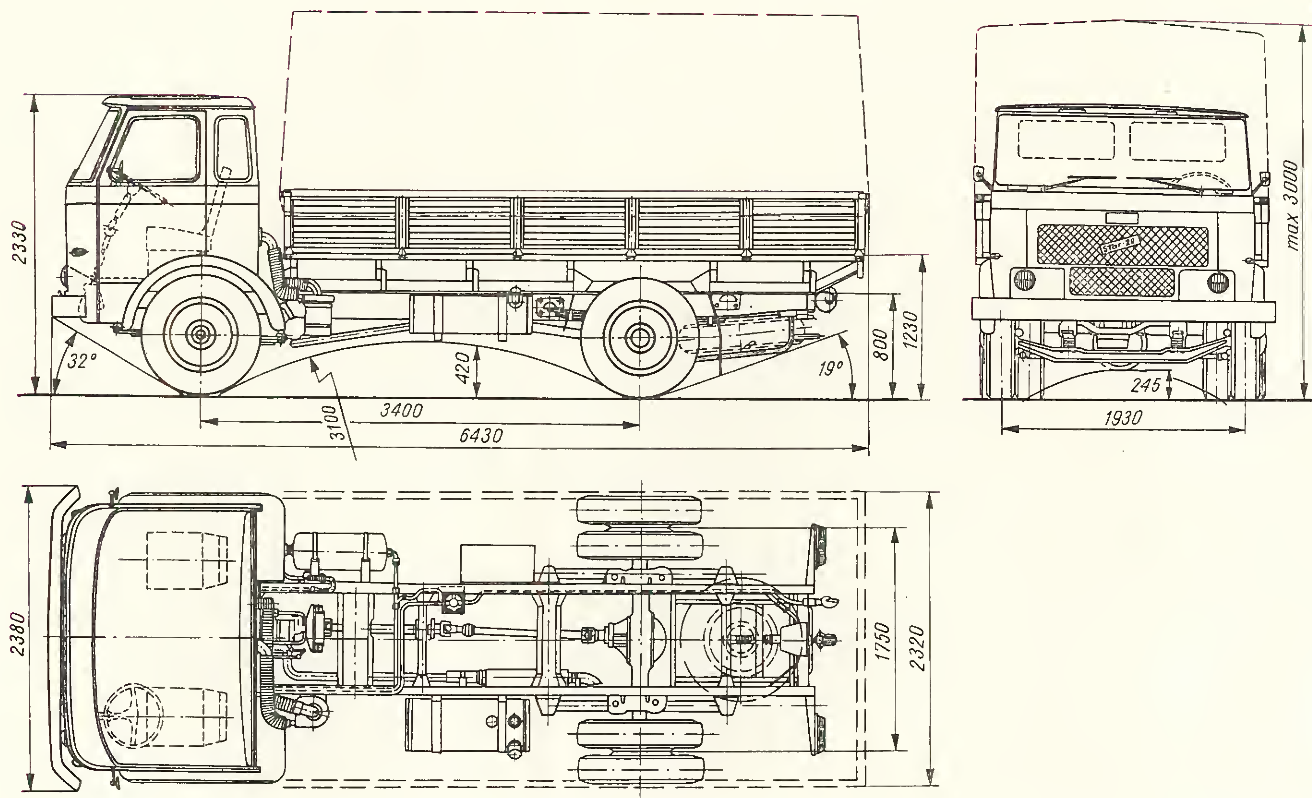
SWW 1024–114

Nr karty 3-73/3

SAMOCHÓD CIĘŻAROWY

STAR 28




2330
32°
420
3100
3400
6430
19°
800
1230
max 3000
245
1930
2380
1750
2320

ZASTOSOWANIE

Samochód ciężarowy STAR 28 o ładowności 5 T stanowi uniwersalny środek przewozowy, przeznaczony zarówno do transportu lokalnego, jak i dalekobieżnego.

BUDOWA

Samochód jest wyposażony w silnik wysokoprężny o mocy 100 KM oraz pięciobiegową skrzynię biegów. Nitowana rama podwozia, wykonana z podłużnic i poprzeczek o przekroju ceowym, zapewnia odpowiednią wytrzymałość i odporność na przeciążenia pojazdu.

Nowoczesna kabina kierowcy — dwumiejscowa — z doskonałą widocznością, skutecznie ogrzewana i wentylowana, zapewnia komfortowe warunki pracy kierowcy.

Samochód jest bardzo ekonomiczny w eksploatacji, zwrotny i szybki. Może holować przyczepę o ciężarze całkowitym do 6 T.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc w kabinie	2
Ładowność	5000 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	4450 mm
szerokość	2200 mm
wysokość	500 mm
Wznios podłogi skrzyni	1230 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity pojazdu	9290 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	2880/6120 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	6430 mm
szerokość	2380 mm
wysokość	
bez pałąków	2330 mm
z pałąkami	2800 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1920/1750 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	245/420 mm
Minimalny promień skrętu	6500 mm
Prędkość maksymalna	81 km/h
Zużycie paliwa	20,8 l/km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S530A1 wysokoprężny
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/szeregowy, jednorzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³
Stopień sprężania	17,4
Maksymalny moment obrotowy	33 kGm przy 1600 obr/min
Chłodzenie	wodne, wymuszone
Smarowanie	mieszane, pod ciśnieniem i rozbryzgiem

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche półodśrodkowe
Skrzynia biegów	mechaniczna
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1,0; V — 0,78; W — 5,75
Przeniesienie momentu obrotowego	wałem pędnym dzielonym
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	stożkowa z kołami o zębach łukowych
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	o kołach zębatych stożkowych, składa się z 2 koronek, 4 satelitów i krzyżaka dzielonego
Półosie	odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	oś sztywna, resory piórowe, półeliptyczne
tylne	most sztywny, resory główne piórowe półeliptyczne, dodatkowe gumowe
Koła	obręcze kół toczone z blachy stalowej i spawane
Wymiary ogumienia	8,25—20" 12PR-D71
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowo-śrubowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5
Maksymalny kąt skrętu kół	w lewo 38°, w prawo 40°
Hamulec główny	hydrauliczny, wspomagany nadciśnieniowo z wyprowadzeniem do holowanej przyczepy
Hamulec ręczny	mechaniczny, bębnowy z dociskową okładziną taśmową, uruchamiany dźwignią ręczną

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/136 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	P6c, 300 W
Moc rozrusznika	4 KM
Reflektory	typ 02-15/VI

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina typu 642 o budowie skorupowo-szkieletowej; skrzynia ładunkowa z metalowymi ściankami i drewnianą podłogą oraz z opończą
Liczba drzwi	2
Wentylacja	mieszana (nawiew samoczynny lub wymuszony)
Ogrzewanie	zależne, wodne o wydajności cieplnej 4000 kcal/h

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Samochodów Ciężarowych
Starachowice, ul. 1 Maja 3

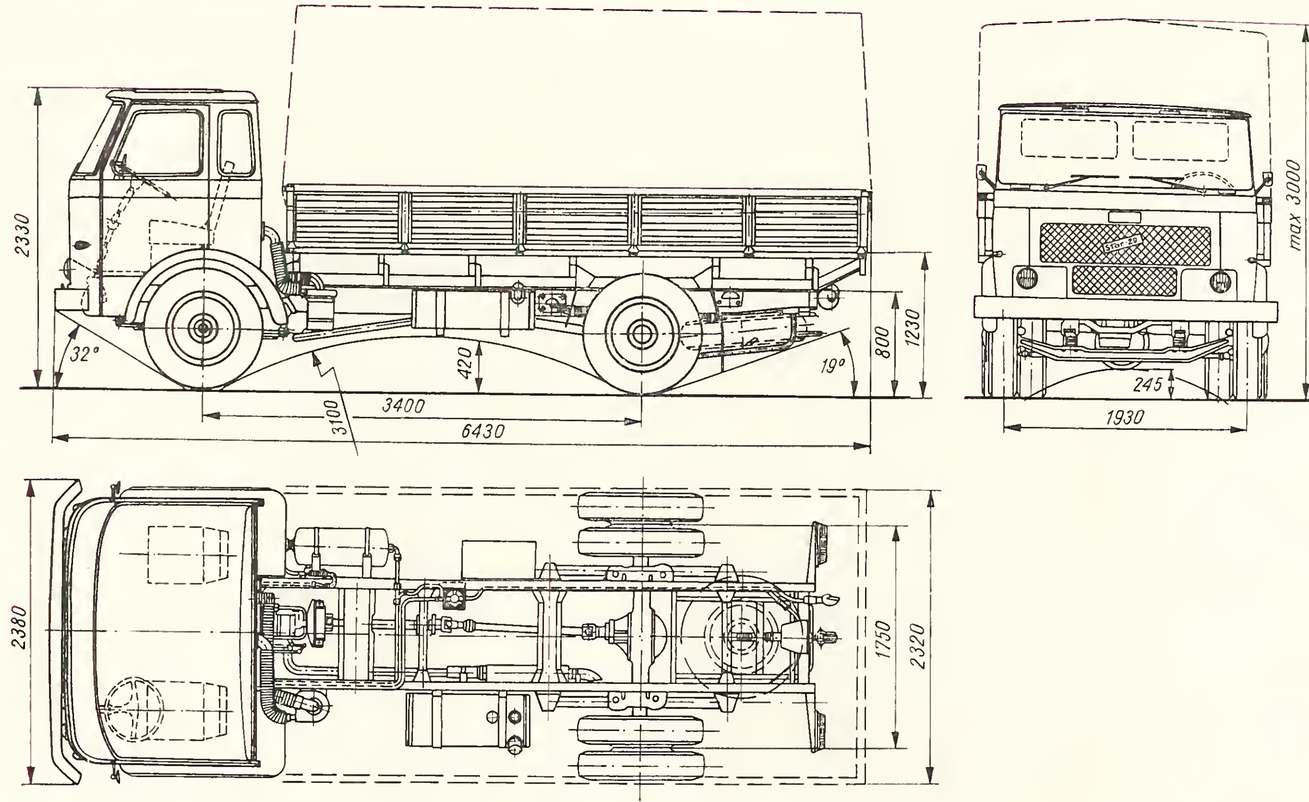
SWW 1024–114

Nr karty 4-73/3

SAMOCHÓD CIĘŻAROWY

STAR 29




2330
32°
420
3100
3400
6430
19°
800
1230
max 3000
245
1930
2380
1750
2320

ZASTOSOWANIE

Samochód ciężarowy STAR 29 o ładowności 5 T stanowi uniwersalny środek przewozowy, przeznaczony zarówno do transportu lokalnego, jak i dalekobieżnego.

BUDOWA

Samochód jest wyposażony w silnik gaźnikowy o mocy 105 KM oraz pięciobiegową skrzynię biegów. Nitowana rama podwozia, wykonana z podłużnic i poprzeczek o przekroju ceowym, zapewnia odpowiednią wytrzymałość i odporność na przeciążenia pojazdu.

Nowoczesna kabina kierowcy — dwumiejscowa — z doskonałą widocznością, skutecznie ogrzewana i wentylowana, zapewnia komfortowe warunki pracy kierowcy.

Samochód jest bardzo ekonomiczny w eksploatacji, zwrotny i szybki. Może holować przyczepę o ciężarze całkowitym do 6 T.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc w kabinie	2
Ładowność	5000 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	4450 mm
szerokość	2200 mm
wysokość	500 mm
Wznios podłogi skrzyni	1230 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	9110 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	2740/6110 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	6430 mm
szerokość	2380 mm
wysokość	
bez pałąków	2330 mm
z pałąkami	2800 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół	
przednich/tylnych	1920/1750 mm
Prześwit	
poprzeczny/podłużny	245/420
Minimalny promień skrętu	6500 mm
Prędkość maksymalna	81,1 km/h
Zużycie paliwa	37,5 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S47A gaźnikowy
Moc maksymalna	105 KM przy 3000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/szeregowy, jednorzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	95/110 mm
Pojemność skokowa	4678 cm^3
Stopień sprężania	6,8
Maksymalny moment obrotowy	31 kGm przy 1650 obr/min
Chłodzenie	wodne, wymuszone
Smarowanie	mieszane, pod ciśnieniem i rozbryzgiem

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche półodśrodkowe
Skrzynia biegów	mechaniczna
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1,0; V — 0,78; W — 5,75
Przeniesienie momentu obrotowego	wałem pędnym dzielonym
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	stożkowa z kołami o zębach kulkowych
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	o kołach zębatych stożkowych, składa się z dwóch koronek, czterech satelitów i krzyżaka dzielonego
Półosie	odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	oś sztywna, resory piórowe, półeliptyczne
tylne	most sztywny, resory główne piórowe półeliptyczne, dodatkowe gumowe
Koła	obręcze kół tłoczone z blachy stalowej i spawane
Wymiary ogumienia	8,25—20" 12PR-D7I
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowo-śrubowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5

Maksymalny kąt skrętu kół	w lewo 38°, w prawo 40°
Hamulec główny	hydrauliczny, wspomagany nadciśnieniowo z wyprowadzeniem do holowanej przyczepy
Hamulec ręczny	mechaniczny, bębnowy z dociskaną okładziną taśmową, uruchamiany dźwignią ręczną

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/119 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	P6c, 300 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	typ 02-15/VI

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina typu 642 o budowie skorupowo-szkieletowej; skrzynia ładunkowa z metalowymi ściankami i drewnianą podłogą oraz z opończą
Liczba drzwi	2
Wentylacja	mieszana (nawiew samoczynny lub wymuszony)
Ogrzewanie	zależne, wodne, o wydajności cieplnej 4000 kcal/h

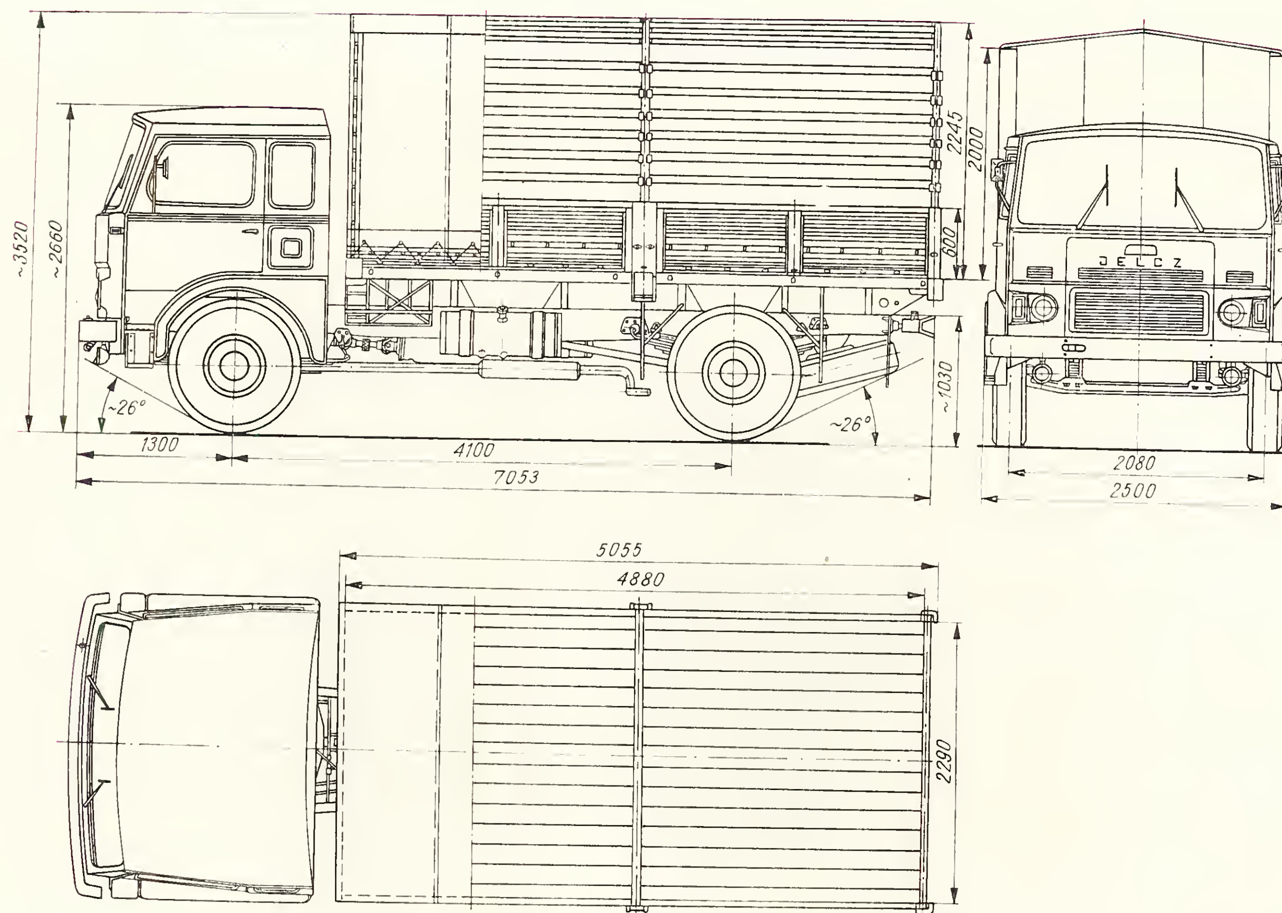
SWW 1024–116

Nr karty 5-73/3

SAMOCHÓD CIĘŻAROWY

JELCZ 315 M




~3520
~2660
2245
2000
600
~1030
~26°
~26°
1300
4100
7053
JELCZ
2080
2500
5055
4880
2290

ZASTOSOWANIE

Samochód ciężarowy JELCZ 315M jest przeznaczony do transportu ogólnego, w warunkach klimatu umiarkowanego, na drogach o ulepszonej nawierzchni i dopuszczalnym nacisku na oś 10 T.

Samochód dostosowany do ciągnięcia przyczepy o ciężarze całkowitym 14 T.

BUDOWA

Rama jest spawana z podłużnic i poprzeczek o przekroju ceowym, w przedniej części poszerzona; podłużnice obejmują silnik. Do tylnej poprzeczki ramy jest przymocowane urządzenie sprzęgające ze sworzniem o średnicy 38 mm.

Kabina jest umieszczona nad silnikiem; spawana z blachy stalowej, wyposażona w dwa fotele (kierowcy i pomocnika) oraz dwa siedzenia dodatkowe. Na tylnej ścianie znajduje się łóżko odchylane na siedzenia dodatkowe.

Skrzynia ładunkowa jest drewniano-metalowa: pomost drewniany, a burty metalowe dzielone, wszystkie odchylane (boczne i tylna).

Ładować można bez zdejmowania pałąków.

Na życzenie odbiorcy opończę przystosowuje się do przewozów międzynarodowych pod zamknięciem celnym.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących	2+2
Ładowność	8000 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej (wewnętrzne)	
długość	4880 mm
szerokość	2290 mm
wysokość	600 mm
Wznios podłogi skrzyni	1340 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	15400 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	5400/10000 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	7053 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	3520 mm
Rozstaw osi	4100 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	2086/1800 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	272/4150 mm
Minimalny promień skrętu	8500 mm
Prędkość maksymalna	85 km/h
Zużycie paliwa	30 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	2×150 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	SW680/49 wysokoprężny
Moc maksymalna	200 KM przy 2200 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	127/146 mm
Pojemność skokowa	11100 cm³
Stopień sprężania	15,8
Maksymalny moment obrotowy	75,76 kGm przy 1400 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	pod ciśnieniem 0,35 . . . 4,2 kG/cm²

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	mechaniczna
Przełożenia skrzyni biegów	I — 5,62; II — 2,94; III — 1,595; IV — 1,0 V — 0,697; W — 5,62
Biegi synchronizowane	II, III, IV, V
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	jednostopniowy ze zwolnicami
Przekładnia główna	stożkowa o zębach łukowych
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,07

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe półeliptyczne oraz amortyzatory
tylne	resory piórowe półeliptyczne + resor dodatkowy
Rodzaj kół	tarczowe
Wymiary ogumienia	11,00—20″
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	6,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy ze wspomaganiem
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	ok. 25

Maksymalny kąt skrętu kół	39°
Hamulec główny	mechaniczny szczękowy, sterowany pneumatycznie
Hamulec ręczny	na tylne koła samochodu + przyczepa, sterowany mechanicznie

Instalacja elektryczna

Napięcie	24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu przemiennego, 24 V, 500 W
Moc rozrusznika	24 V, 6 KM
Reflektory	2 główne asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina metalowa + skrzynia metalowa
Liczba drzwi	2
Ogrzewanie	wodne + benzynowe

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

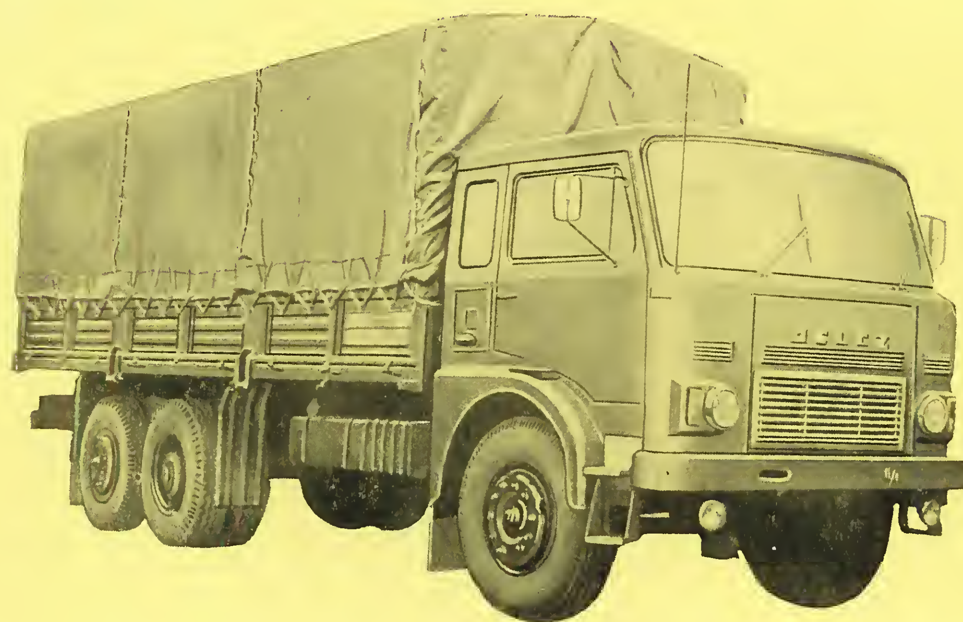
Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

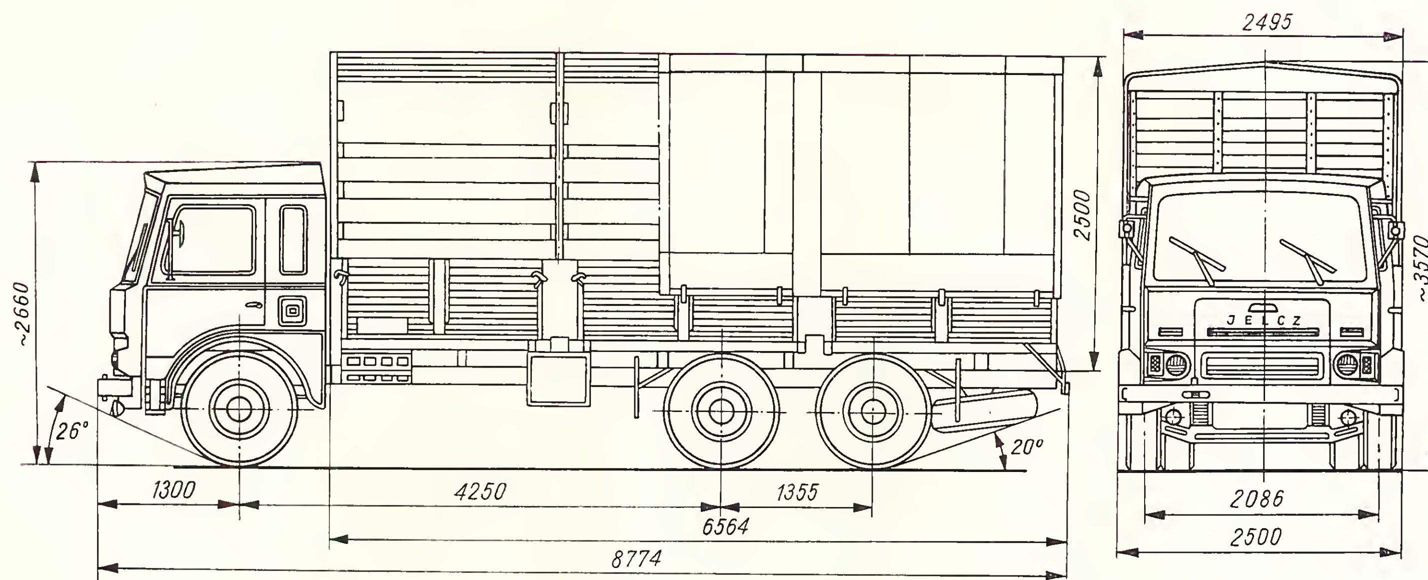
SWW 1024–116

Nr karty 6-73/3

SAMOCHÓD CIĘŻAROWY

JELCZ 316





2495
2500
~3570
~2660
26°
20°
JELCZ
1300
4250
1355
6564
8774
2086
2500

ZASTOSOWANIE

Samochód ciężarowy JELCZ 316 jest przeznaczony do transportu ogólnego w warunkach klimatu umiarkowanego na drogach o ulepszonej nawierzchni.

Samochód jest dostosowany do ciągnięcia przyczepy o ciężarze całkowitym 14 T.

BUDOWA

Rama jest spawana z podłużnic i poprzeczek o przekroju ceowym, w przedniej części poszerzona; podłużnice obejmują silnik. Do tylnej poprzeczki ramy jest przymocowane urządzenie sprzęgające ze sworzniem o średnicy 38 mm.

Kabina jest umieszczona nad silnikiem; spawana z blachy stalowej, wyposażona w dwa fotele (kierowcy i pomocnika) oraz dwa siedzenia dodatkowe. Na tylnej ścianie znajduje się łóżko odchylane na siedzenia dodatkowe. Szyba przednia jest panoramiczna, a wycieraczka dwupiórowa.

Skrzynia ładunkowa jest drewniano-metalowa: pomost drewniany, a burty metalowe dzielone, wszystkie odchylane (boczne i tylna). Ładować można bez zdejmowania pałąków. Na życzenie odbiorcy opończę przystosowuje się do przewozów międzynarodowych pod zamknięciem celnym.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2 + 2
Ładowność	10000 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej (wewnętrzne)	
długość	6400 mm
szerokość	2290 mm
wysokość	800 mm
Wznios podłogi skrzyni	1280 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	18700 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	5200/8300 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	8774 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	3570 mm
Rozstaw osi	4250 + 1355 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	2086/1800 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	265/4000 mm
Minimalny promień skrętu	8800 mm
Prędkość maksymalna	85 km/h
Zużycie paliwa	31 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	2×150 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	SW680/1, wysokoprężny
Moc maksymalna	200 KM przy 2200 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	127/146 mm
Pojemność skokowa	11100 cm³
Stopień sprężania	15,8
Maksymalny moment obrotowy	75,76 kG przy 1400 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	pod ciśnieniem 0,35...4,2 kG/cm²

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	mechaniczna
Przełożenia skrzyni biegów	I — 5,63; II — 2,94; III — 1,595; IV — 1,0; V — 0,697; W — 5,62
Biegi synchronizowane	II, III, IV, V
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	jednostopniowy ze zwolnicami
Przekładnia główna	stożkowa o zębach łukowych
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,07

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe półeliptyczne + + amortyzatory
tylne	resory piórowe półeliptyczne + + resory dodatkowe
Rodzaj kół	tarczowe
Wymiary ogumienia	11,00-20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	6,5/5,5 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy ze wspomaganiem
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	ok. 25

Maksymalny kąt skrętu kół	39°
Hamulec główny	mechaniczny, sterowany pneumatycznie
Hamulec ręczny	na tylne koła samochodu + przyczepa, sterowany pneumatycznie

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu przemiennego, 500 W
Moc rozrusznika	24 V, 6 KM
Reflektory	2 główne, asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina metalowa + skrzynia metalowa
Liczba drzwi	2
Ogrzewanie	wodne + benzynowe

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

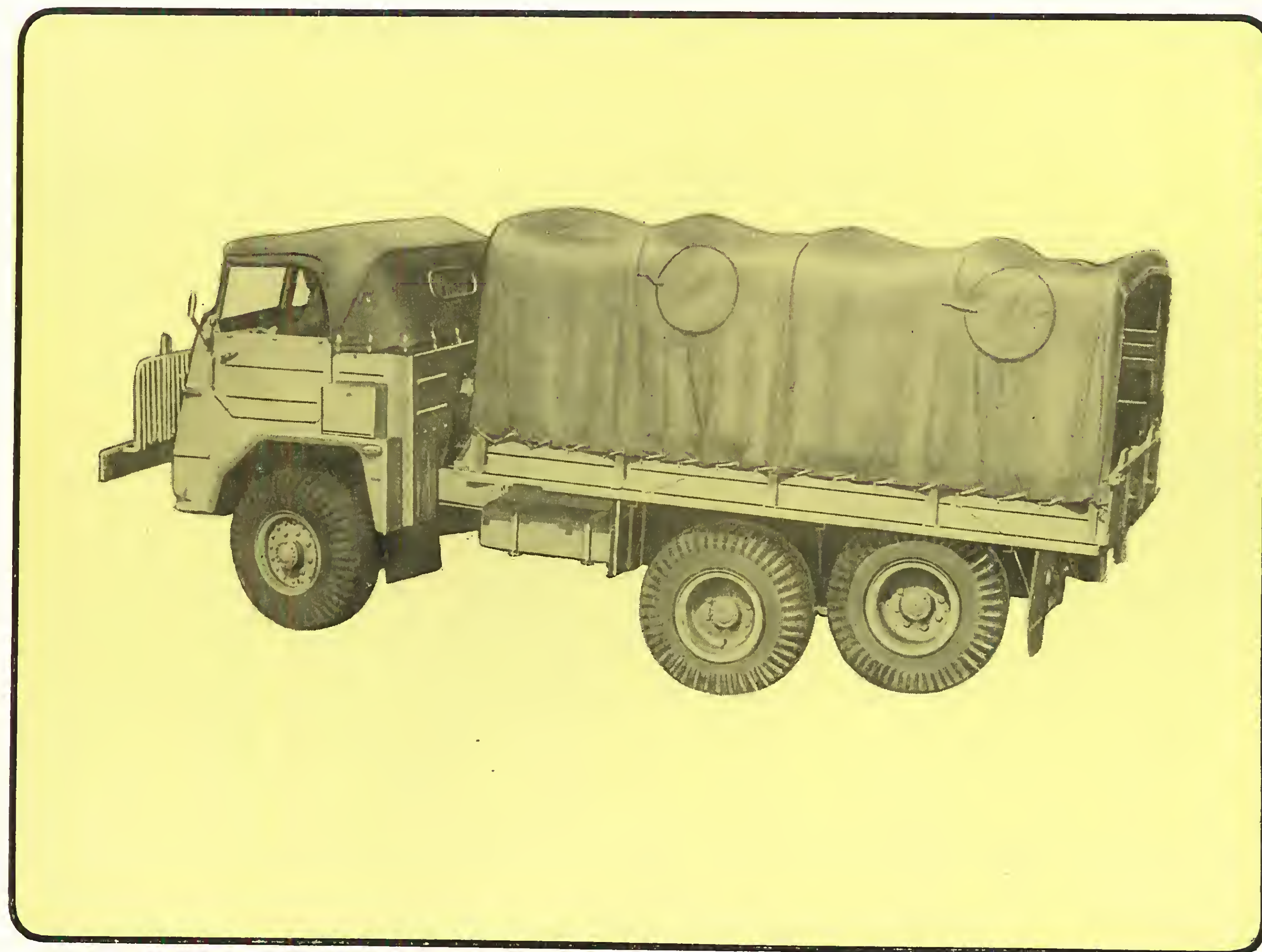
Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

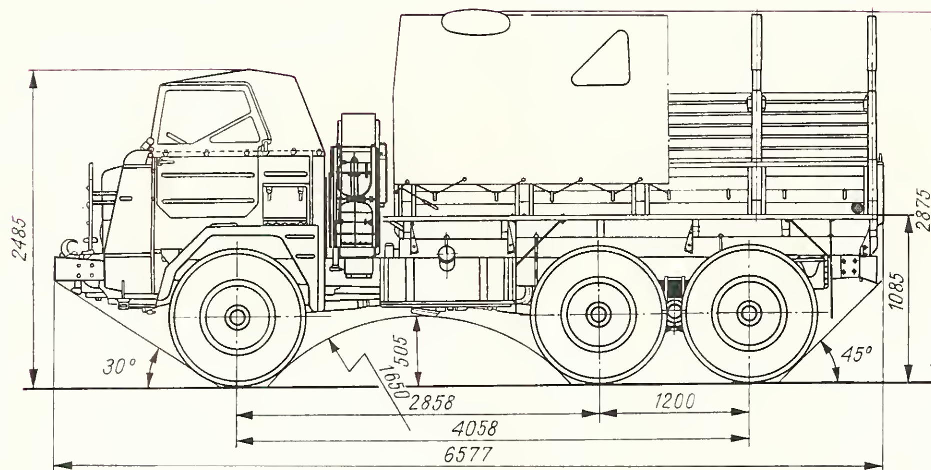
SWW 1024–12

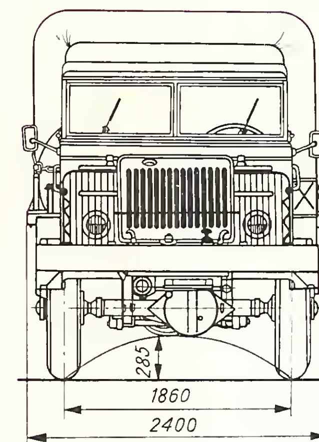
Nr karty 7-73/3

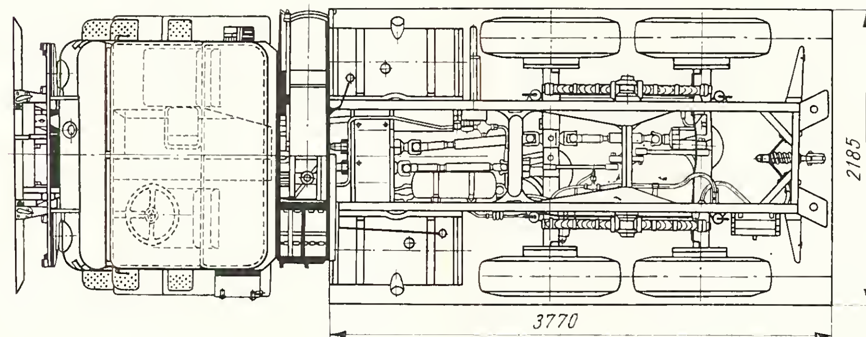
SAMOCHÓD CIĘŻAROWY TERENOWY

STAR 660M2




2485
2875
1085
505
1650
30°
45°
2858
1200
4058
6577


285
1860
2400


2185
3770

ZASTOSOWANIE

Specjalna konstrukcja samochodu STAR 660M2 kwalifikuje go do pracy na bezdrożach.

BUDOWA

Konstrukcję nośną samochodu stanowi rama, spawana z podłużnic i poprzeczek o przekroju ceowym i rurowym. Duża przyczepność kół oraz napęd na trzy mosty, przez specjalną dodatkową skrzynię rozdzielczą umożliwiającą napęd wszystkich kół, stanowią o niezawodności poruszania się tych pojazdów w najcięższych warunkach terenowych. Mogą one pokonywać przeszkody o pochyleniu 35°, jak również brody o głębokości 80 cm.

Dwa zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 300 l pozwalają na przebycie 800 km po szosie lub 500 km w terenie bez uzupełniania paliwa.

Dodatkowym walorem eksploatacyjnym samochodu terenowego STAR 660M2 jest wciągarka mechaniczna o uciągu 5,8 T zamontowana w przednim zderzaku, a otrzymująca napęd od silnika za pośrednictwem specjalnej przystawki skrzyni biegów. Wciągarka umożliwia wyciąganie pojazdów, które ugrzęzły w błocie, śniegu lub piasku.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc w kabinie	2
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	3770 mm
szerokość	2185 mm
wysokość	418 mm
Wznios podłogi skrzyni	1085 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	
szosa	9800 mm
teren	8300 mm
Obciążenie osi	
przedniej/tylnej	3400/6400
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	6577 mm
szerokość	2400 mm
wysokość	
bez pałąków	2485 mm
z pałąkami	2875 mm
Rozstaw osi	
skrajnych	4058 mm
środkowej i tylnej	1200 mm
przedniej i środkowej	2858 mm
Rozstaw kół	
przednich/tylnych	1863/1854 mm
Prześwit	
poprzeczny/podłużny	285/505 mm
Minimalny promień skrętu	10080 mm
Prędkość maksymalna	73,4 km/h
Zużycie paliwa	
szosa/teren	38/52 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	2×150 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S47E3W niskoprężny, benzynowy
Moc maksymalna	105 KM przy 3000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/szeregowy, jednorzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	95/105 mm
Pojemność skokowa	4678 cm³
Stopień sprężania	6,8
Maksymalny moment obrotowy	31 kGm przy 1650 obr/min
Chłodzenie	wodne o obiegu przymuszonym
Smarowanie	mieszane, pod ciśnieniem i rozbryzgiem

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche półodśrodkowe
Skrzynia biegów	mechaniczna
Przełożenie skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1,0; V — 0,78; W — 5,75
Przeniesienie momentu obrotowego	wałem pędnym
Most napędzający	napęd na wszystkie trzy osie
Przekładnia główna	jednostopniowa z kołami zębatymi stożkowymi o zębach łukowych
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	planetarny o kołach stożkowych zębatych
Półosie	całkowicie odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	most przedni sztywny, resory piórowe półeliptyczne
tylne	most sztywny, resory piórowe półeliptyczne, wzmocnione
Koła	koła z blachy stalowej dzielone
Wymiary ogumienia	12,00-18"
Ciśnienie powietrza w oponach	
przednich i tylnych	3,5 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowo-śrubowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5
Hamulec główny	hydrauliczny, wspomagany nadciśnieniowo z wyprowadzeniem do holowanej przyczepy
Hamulec ręczny	mechaniczny, bębnowy z dociskaną okładziną taśmową, uruchamiany dźwignią ręczną

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/119 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	P1aWT wodoszczelna, ekranowana 250 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	z wodoszczelnym elementem odblaskowym

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina typu N66, budowy szkieletowej z otwieranym dachem; skrzynia ładunkowa otwarta z opończą
Liczba drzwi	2
Wentylacja	samoczynna
Ogrzewanie	ciepłym powietrzem ogrzanym z chłodnicy

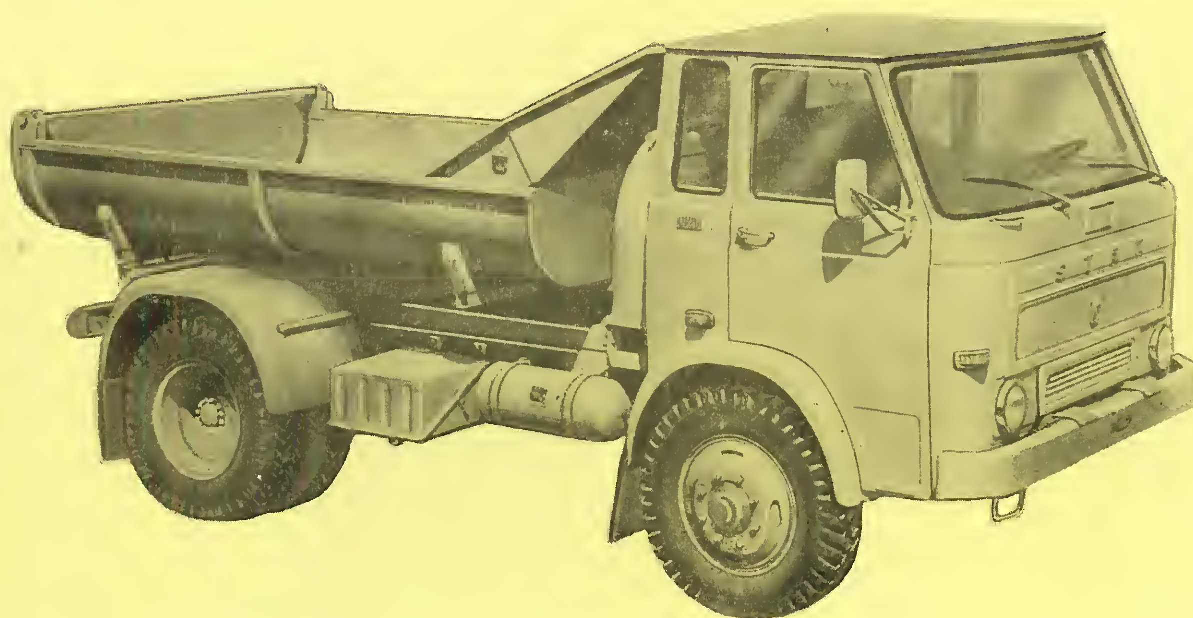
Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

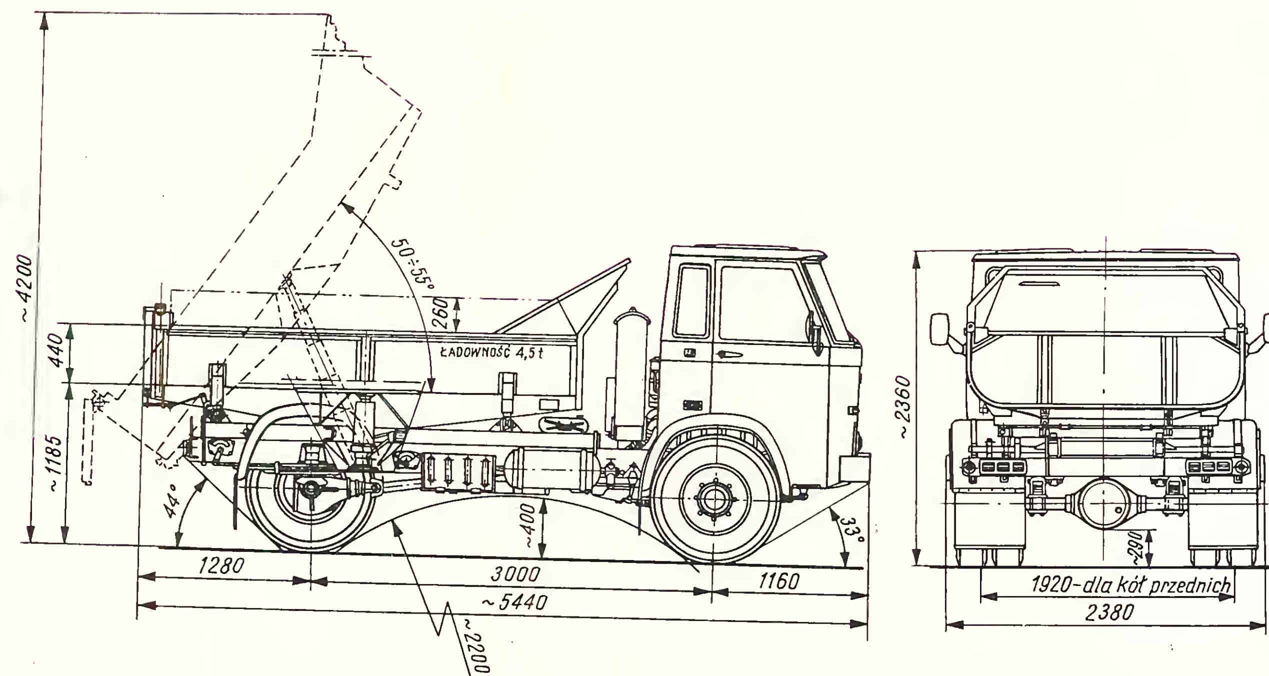
Fabryka Samochodów Ciężarowych
Starachowice, ul. 1 Maja 3

SWW 1024–124

Nr karty 8-73/3

SAMOCHÓD SAMOWYŁADOWCZY
STAR W28–800




~4200
440
~1185
44°
50÷55°
260
ŁADOWNOŚĆ 4,5 t
~400
33°
1280
3000
1160
~5440
~2200
~2360
~290
1920-dla kół przednich
2380

ZASTOSOWANIE

Samochód samowyładowczy jest przeznaczony do transportu i mechanicznego rozładunku materiałów sypkich lub w postaci zbrylonej o średnim usypowym ciężarze właściwym 0,7...2,0 T/m³, jak materiały budowlane, produkty rolnicze, materiały gospodarcze (piasek, żwir, ziemia, buraki, ziemniaki, węgiel, koks itp.), w średnio trudnych warunkach drogowych. Produkowany jest w 2 odmianach różniących się pojemnościami skrzyń, lecz o tej samej ładowności. Skrzynia o większej pojemności dla materiałów o ciężarze usypowym do 1 T/m³.

BUDOWA

Mechanizm wywrotu oraz skrzynia samowyładowcza jest zabudowana na podwoziu STAR BW28 o układzie jezdnym 4×2, bez możliwości holowania przyczepy. Sterowanie mechanizmem wywrotu — z kabiny kierowcy, gdzie znajduje się dźwignia włączająca pompę oraz zawór sterujący mechanizmem hydraulicznym.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Ładowność	4500 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	3150 mm
szerokość	2000 mm
wysokość ścian	400 lub 700 mm
Wznios podłogi skrzyni	1135 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	8980 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	3080/5900 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	5440 mm
szerokość	2380 mm
wysokość	2360 mm
Rozstaw osi	3000 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1920/2380 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	245/400 mm
Minimalny promień skrętu	6250 mm
Prędkość maksymalna	72 km/h
Zużycie paliwa w typowych warunkach pracy	26...35 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	100 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S530 wysokoprężny
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm
Pojemność skokowa	6230 cm³
Stopień sprężania	17
Maksymalny moment obrotowy	33 kGm przy 1600 obr/min
Chłodzenie	wodne wymuszone
Smarowanie	mieszane

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	5-biegowa + wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,86; II — 4,08; III — 2,47; IV — 1,49; V — 1 + W — 7,37
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy rurowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	pojedyncza, stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	6,13
Mechanizm różnicowy	stożkowy, 4 satelity
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe + amortyzatory ramieniowe, oś sztywna
tylne	most sztywny, resory piórowe półeliptyczne + resory dodatkowe gumowe
Koła	przód pojedyncze, tył bliźniacze
Wymiary ogumienia	8,25-20", terenowe
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	śrubowo-kulkowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5
Maksymalny kąt skrętu kół	45°
Hamulec główny	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec ręczny	taśmowy działający na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12/24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/136 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu stałego, 12 V/300 W
Moc rozrusznika	24 V, 4 KM
Reflektory	∅ 150 mm ze światłem asymetrycznym

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	skrzynia samowyładowcza + kabina
Liczba drzwi	2
Wentylacja	nawiew nad szybą przednią lub dmuchawa ogrzewania
Ogrzewanie	zależne od silnika, wodne, z nadmuchem ciepłego powietrza na szyby

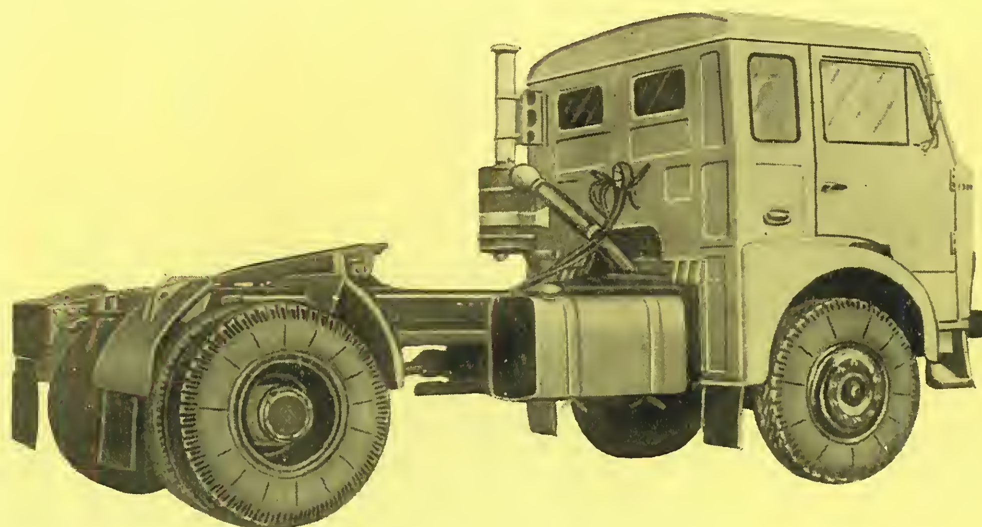
Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

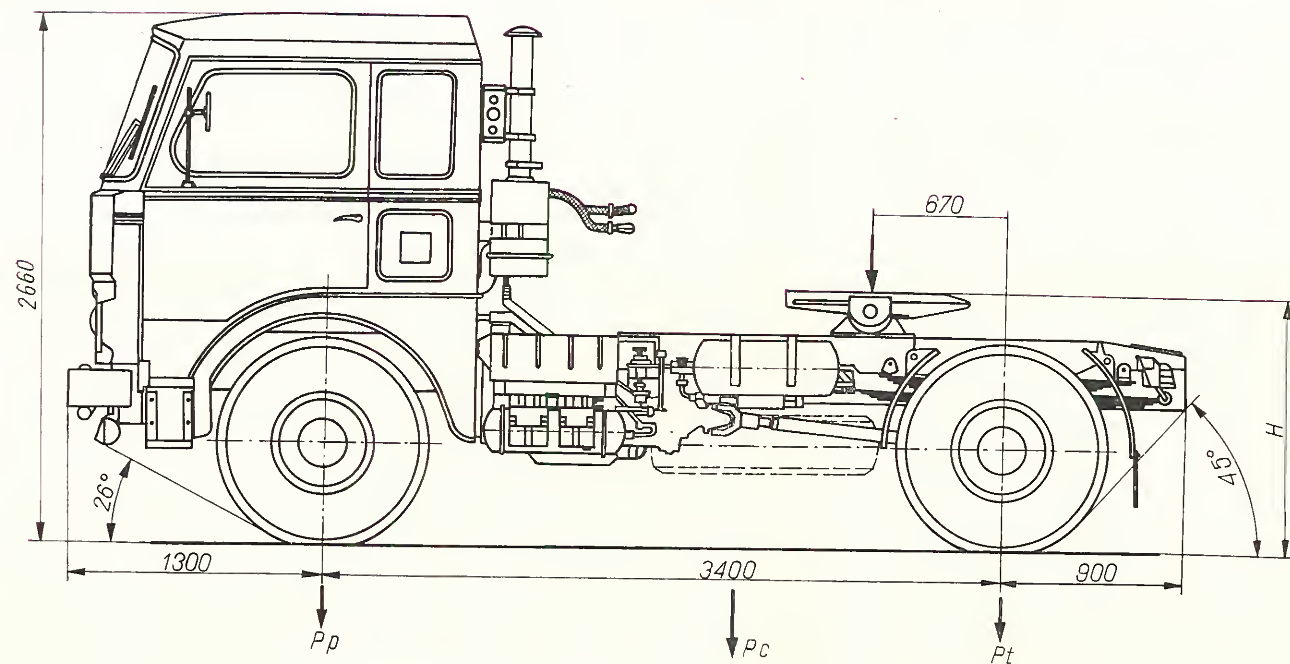
Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych
Kielce, ul. Dzierżyńskiego

SWW 1024–916

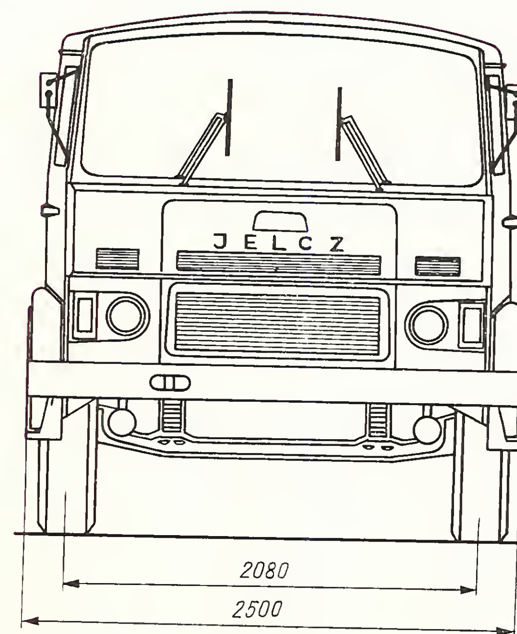
Nr karty 9-73/3

CIĄGNIK SIODŁOWY
JELCZ 317

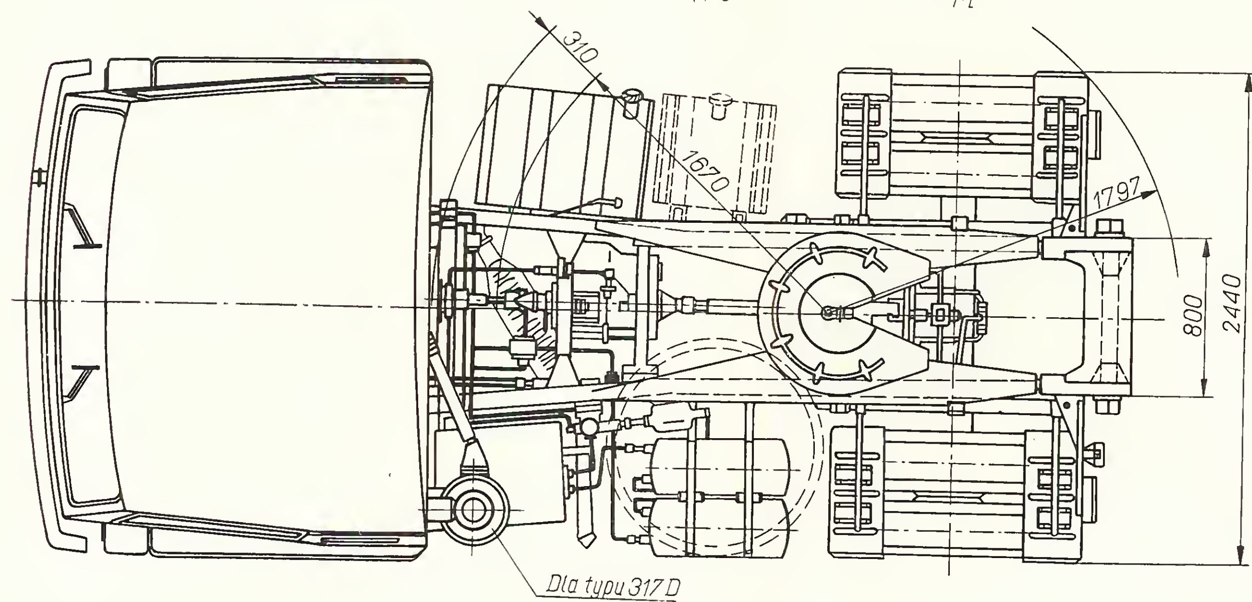




2660
670
H
26°
45°
1300
3400
900
Pp
Pc
Pt



JELCZ
2080
2500



310
1670
1797
800
2440
Dla typu 317 D

ZASTOSOWANIE

Ciągnik jest przeznaczony do ciągnięcia pojazdów drogowych zwanych naczepami, szczególnie do ciągnięcia naczep typu D16, D18 i NK20 o nacisku na siodło 7250...9250 kG.

BUDOWA

Ciągnik ma dwie osie, przy czym oś tylna jest napędzana. Resory piórowe półeliptyczne. Rama podłużnicowa jest odpowiednio wzmocniona. Kabina ma 2 miejsca z odchylaną leżanką. Siodło jest przymocowane na ramie w odległości 670 mm od osi tylnej. Silnik wysokoprężny pionowy rzędowy, 6-cylindrowy, wolnossący, usytuowany nad osią przednią, ma moc 200 KM. Sprzęgło jednotarczowe suche, skrzynia biegów 5-biegowa mechaniczna z biegiem wstecznym. Instalacja elektryczna 24 V. Instalacja hamulcowa jest pneumatyczna dwuprzewodowa z siłownikami sprężynowymi w obwodzie hamulca pomocniczego o ciśnieniu w układzie 6,2...7,35 kG/cm².

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc w kabinie siedzących/leżących	2/1
Nacisk na siodło	7250 kG
Wznios siodła samochodu nieobciążonego	1352 mm
Wznios siodła samochodu obciążonego	1280 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	13672 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	5372/8300 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	5600 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	2660 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	2080/1800 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	340/2995 mm
Prędkość maksymalna	85 km/h
Zużycie paliwa	49 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	250 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	SW680/79 wolnossący
Moc maksymalna	200 KM przy 2200 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	127/146 mm
Pojemność skokowa	11100 cm³
Stopień sprężania	15,8
Maksymalny moment obrotowy	75,8 kGm przy 1200 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe suche
Skrzynia biegów	mechaniczna, 5-biegowa
Przełożenie skrzyni biegów	I — 5,62; II — 2,94; III — 1,595; IV — 1,0; V — 0,697; W — 5,62
Biegi synchronizowane	od II do V
Przeniesienie momentu obrotowego	wały napędowe
Most napędzający	tylny ze zwolnicami planetarnymi
Przekładnia główna	stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,07
Mechanizm różnicowy	bez blokady

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe półeliptyczne, amortyzatory oraz stabilizator
tylne	resory piórowe półeliptyczne resor główny + resor dodatkowy i stabilizator
Koła	tarczowe
Wymiary ogumienia	11,00—20″
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	6,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy ze wspomaganiem integralnym
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	22,5
Maksymalny kąt skrętu kół	39°

Hamulec główny	pneumatyczny dwuprzewodowy ciśnienie w układzie 6,2...7,35 kG/
Hamulec ręczny (pomocniczy)	/cm² pneumatyczny działający na tylne koła, spełniający rolę hamulca postojowego

Instalacja elektryczna

Napięcie	24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	A24M, 500 W
Moc rozrusznika	6 KM
Reflektory	z asymetrycznym światłem mijania 50/55 W P45t-41 ⌀ 170 mm

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy i pomocnika
Liczba drzwi	2
Wentylacja	przez otwory w ścianie przedniej oraz przez wpuszczane szyby drzwiowe
Ogrzewanie	wodne, benzynowe

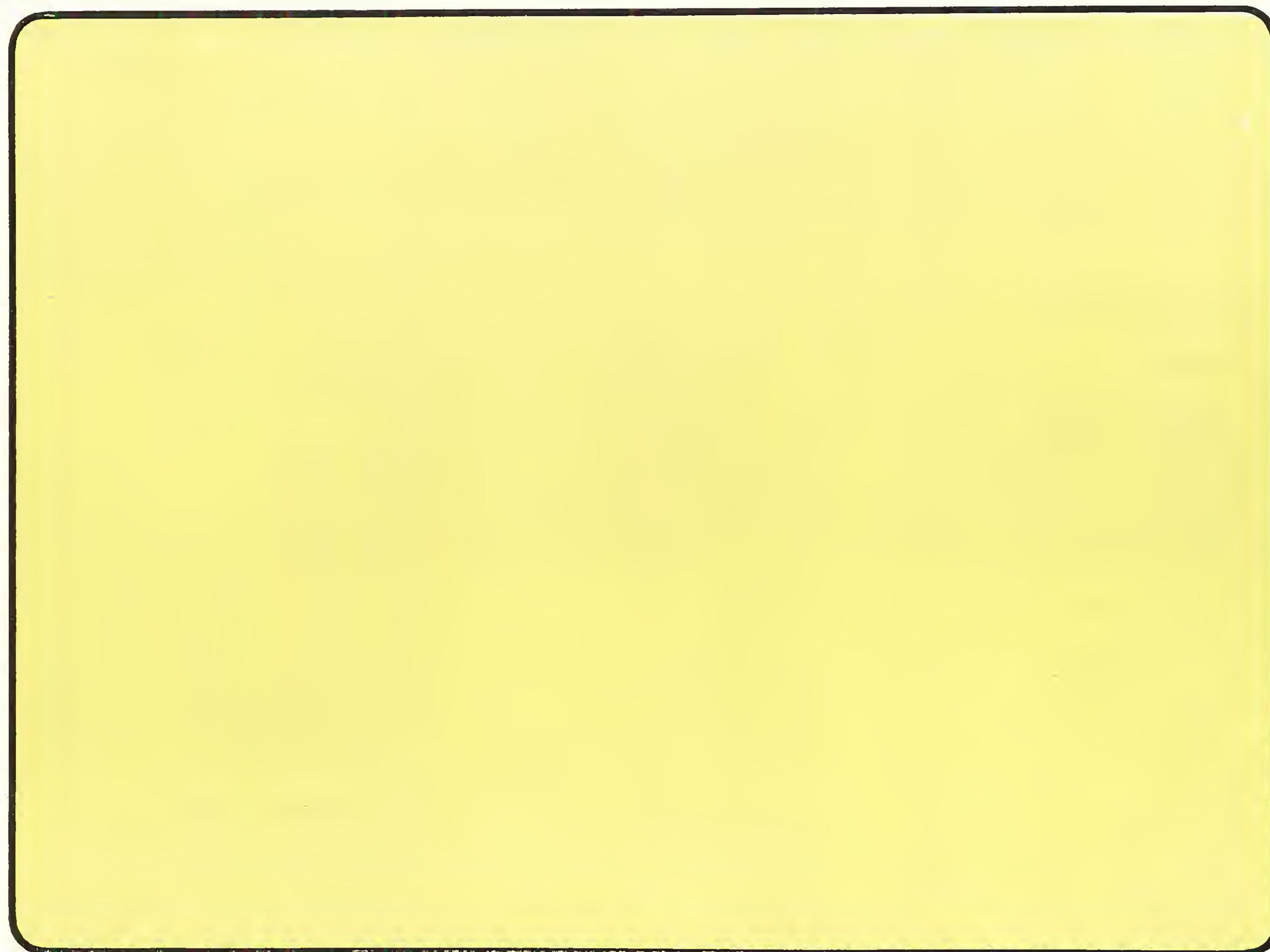
Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

SWW 1024–916

Nr karty 10-73/3

CIĄGNIK SIODŁOWY
JELCZ 317D



ZASTOSOWANIE

Ciągnik jest przeznaczony do ciągnięcia pojazdów drogowych zwanych przyczepami, szczególnie do ciągnięcia naczep typu D16, D18 i NK20 o nacisku na siodło 7250...9250 kG.

BUDOWA

Ciągnik ma dwie osie, przy czym oś tylna jest napędzana. Resory piórowe półeliptyczne. Rama podłużnicowa jest odpowiednio wzmocniona. Kabina ma 2 miejsca z odchyloną leżanką. Siodło jest przymocowane na ramie w odległości 670 mm od osi tylnej. Silnik wysokoprężny pionowy rzędowy, 6 cylindrowy, doładowany, usytuowany nad osią przednią, ma moc 200 KM. Sprzęgło jest jednotarczowe suche, skrzynia biegów 5-biegowa mechaniczna z biegiem wstecznym. Instalacja elektryczna 24 V. Instalacja hamulcowa jest pneumatyczna dwuprzewodowa z siłownikami sprężynowymi w obwodzie hamulca pomocniczego o ciśnieniu w układzie 6,2...7,35 kG/cm².

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc w kabinie siedzących/leżących	2/1
Ładowność nacisk na siodło	9250 kG
Wznios siodła samochodu nieobciążonego	1352 mm
Wznios siodła samochodu obciążonego	1266 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	15770 kG
Obciążanie osi przedniej/tylnej	5830/9940 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	5600 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	2660 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	2080/1800 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	340/2995 mm
Prędkość maksymalna	85 km/h
Zużycie paliwa	49 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	250 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	SW680/17, doładowany
Moc maksymalna	240 KM przy 2200 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	127/146 mm
Pojemność skokowa	11100 cm³
Stopień sprężania	15,8
Maksymalny moment obrotowy	90 kGm przy 1200 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe suche
Skrzynia biegów	mechaniczna, 5-biegowa
Przełożenia skrzyni biegów	I — 5,62; II — 2,94; III — 1,595; IV — 1,0; V — 0,697; W — 5,62
Biegi synchronizowane	od II do V
Przeniesienie momentu obrotowego	wały napędowe
Most napędzający	tylny ze zwolnicami planetarnymi
Przekładnia główna	stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,19
Mechanizm różnicowy	bez blokady

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe półeliptyczne + amortyzatory oraz stabilizator
tylne	resory piórowe półeliptyczne, resor główny + resor dodatkowy i stabilizator
Koła	tarczowe
Wymiary ogumienia	11,00—20″
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	6,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy ze wspomaganiem integralnym
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	22,5
Maksymalny kąt skrętu kół	39°

Hamulec główny	pneumatyczny dwuprzewodowy o ciśnieniu w układzie 6,2...7,35 kG/cm^2
Hamulec ręczny (pomocniczy)	pneumatyczny działający na tylne koła, spełniający rolę hamulca postojowego

Instalacja elektryczna

Napięcie	24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	A24M, 500 W
Moc rozrusznika	6 KM
Reflektory	z asymetrycznym światłem mijania 50/55 W P45t-41 ⌀ 170 mm

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy i pomocnika
Liczba drzwi	2
Wentylacja	przez otwory w ścianie przedniej oraz przez wpuszczane szyby drzwiowe
Ogrzewanie	wodne, benzynowe

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

SAMOCHODY FURGONY
OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA



SWW 1024–3

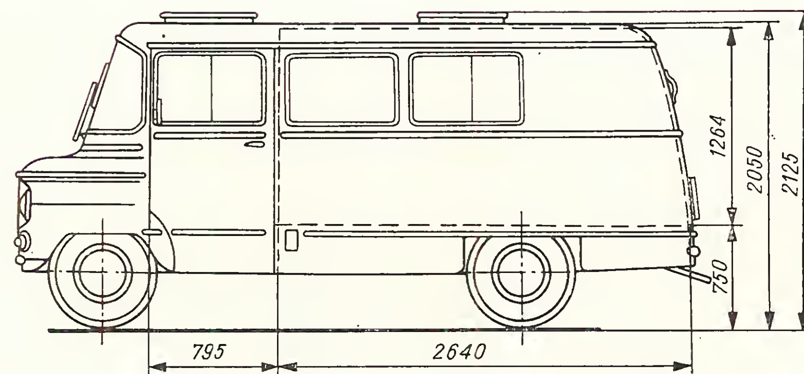
SWW 1024–311

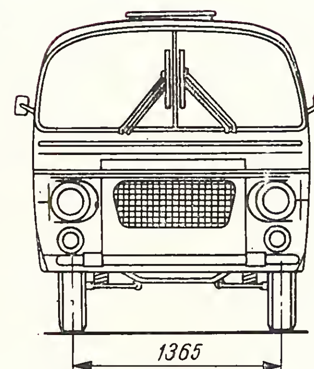
Nr karty 1-73/4

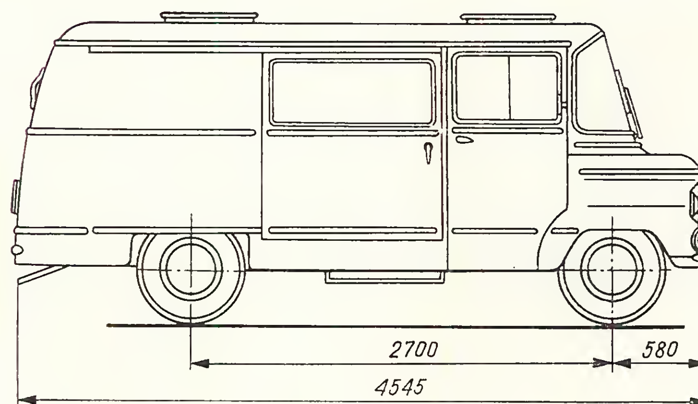
FURGON TOWAROWO-OSOBOWY

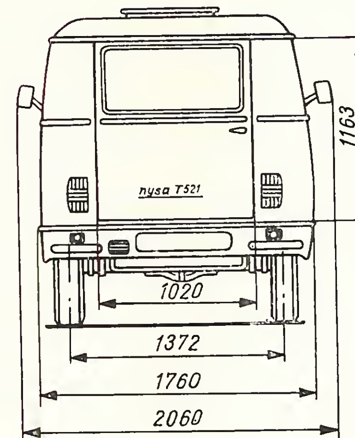
NYSA T–521-1




1264
2050
2125
750
795
2640


1365


2700
580
4545


1163
nysa T521
1020
1372
1760
2060

ZASTOSOWANIE

Furgon jest przeznaczony do przewożenia towarów i osób (800 kG + 2 osoby lub 8 osób łącznie z kierowcą).

BUDOWA

W przedniej części nadwozia znajdują się 2 miejsca dla kierowcy i pasażera. Przedział kierowcy jest oddzielony od przestrzeni ładunkowej niską ścianką działową. Na ścianach bocznych nadwozia w przestrzeni ładunkowej znajdują się dwuosobowe fotele składane. Tylny przedział ma 2 dodatkowe okna z lewej strony oraz 1 okno w drzwiach przesuwnych i jest ogrzewany oddzielną nagrzewnicą. Łatwy dostęp do przedziału ładunkowego zapewniają drzwi przesuwne boczne i tylne.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących	8
Ładowność (liczba osób + kG bagażu)	2 + 800
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	2460 mm
szerokość	1300 mm
wysokość	1230 mm
Wznios podłogi skrzyni	750 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2420 mm
Obciążenie osi przedniej/tylnej	1020/1400 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	4545 mm
szerokość	2060 mm
wysokość	2125 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	210/280 mm
Minimalny promień skrętu	6600 mm
Prędkość maksymalna	100 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S21 górnozaworowy, 4-suwowy
Moc maksymalna	70 KM przy 400 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm^3
Stopień sprężania	7,5
Maksymalny moment obrotowy	15 kGm przy 2500 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	ciśnieniowo-rozbryzgowe

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	3+1 wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,0; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II, III
Przeniesienie momentu obrotowego	na wał napędowy jednoczęściowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	z kołami stożkowymi
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne, sprężyny śrubowe, amortyzatory teleskopowe
tylne	oś sztywna, resory piórowe, półeliptyczne, amortyzatory dźwigniowe
Koła	pojedyncze, pneumatyczne
Wymiary ogumienia	6,5-16"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,5/3 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimakowy z podwójną rolką
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	28°
Hamulec górny	hydrauliczny bębnowy na 4 koła
Hamulec ręczny	mechaniczny taśmowy na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu stałego, 300 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	trzyświatłowe, asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	metalowe, niesamonośne zamknięte
Liczba drzwi	4
Wentylacja	2 otwory nawiewowe
Ogrzewanie	wodne, zależne od silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

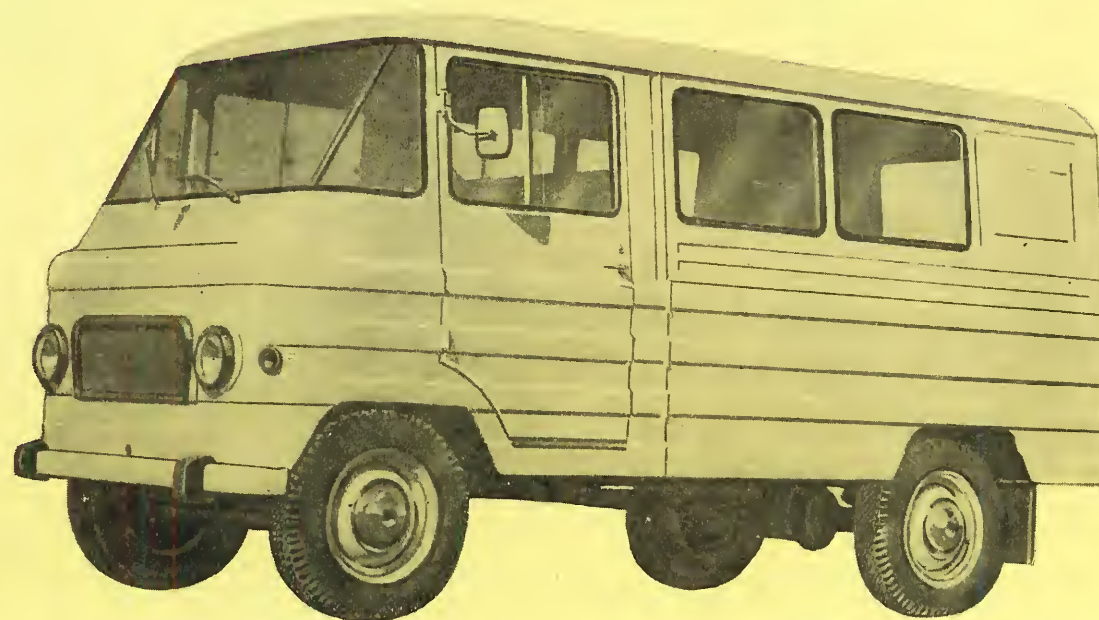
Fabryka Samochodów Dostawczych
Nysa, ul. Szlak Chrobrego 6

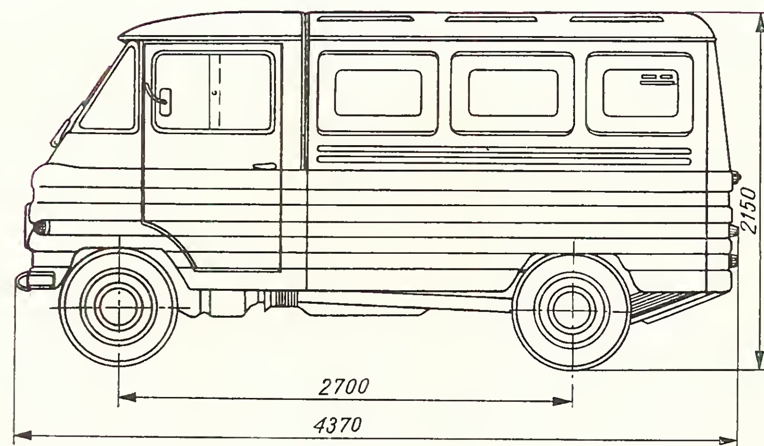
SWW 1024–311

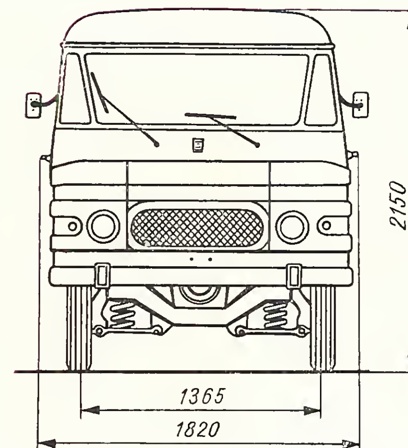
Nr karty 2-73/4

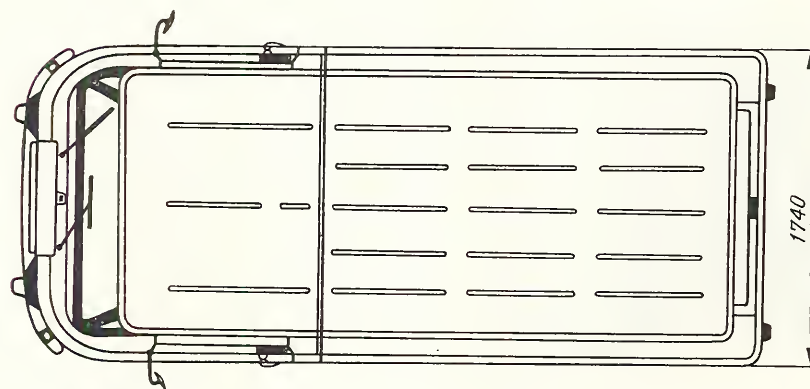
SAMOCHÓD TOWAROWO-OSOBOWY

ŻUK A07




2150
2700
4370


2150
1365
1820


1740

ZASTOSOWANIE

Samochód ŻUK A07 tow-os jest środkiem transportu przystosowanym zarówno do przewozu ludzi, jak i towarów wymagających zabezpieczenia przed wpływami atmosferycznymi. Odznacza się łatwością manewrowania, co jest szczególnie ważne przy jeździe w ośrodkach o dużym natężeniu ruchu.

BUDOWA

W samochodzie ŻUK A07 tow-os zastosowano czterosuwowy, górnozaworowy, czterocylindrowy silnik gaźnikowy S21 o mocy 70 KM przy 4000 obr/min.

Nadwozie samochodu ŻUK A07 składa się z kabiny kierowcy i oddzielonej ścianką działową kabiny towarowo-osobowej, w której z kolei jest wydzielona część typowo ładunkowa.

Dwuosobowa kabina kierowcy ma 2 drzwi o przesuwnych szybach. Kabina jest ogrzewana ciepłem wykorzystanym z obiegu wodnego silnika. Wymiennikiem ciepła jest nagrzewnica, przez którą przepływa gorąca woda z silnika, ogrzewająca powietrze kierowane do wnętrza kabiny. Zainstalowana dmuchawa elektryczna tłoczy przewodami ogrzane powietrze na szybę przednią oraz na nogi kierowcy i pasażera.

Kabina towarowo-osobowa jest oszklona, wentylowana, ma jednoskrzydłowe drzwi z szybami przesuwnymi umieszczone w prawej bocznej ścianie i dwudzielne drzwi znajdujące się w tylnej ścianie. Górne skrzydło drzwi dwudzielnych ma duże okno, jest otwierane do góry i zabezpieczane po otwarciu w pozycji poziomej składaną podporą. Dolne skrzydło drzwi dwudzielnych otwiera się ku dołowi. Po otwarciu może być podwieszone w pozycji poziomej łańcuchami w pokrowcach i wówczas stanowi przedłużenie podłogi pomieszczenia ładunkowego.

Wewnątrz kabiny towarowo-osobowej są umieszczone ławki składane dla 5 osób mające miękkie siedzenia i oparcia pokryte dermą. Ławki po złożeniu można zabezpieczyć przed samoczynnym rozłożeniem za pomocą pasków skórzanych.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	6
Ładowność	875 kG lub 6 osób i 425 kG bagażu
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	2500 mm
szerokość	1620 mm
Wznios podłogi skrzyni	660 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2500 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	1100/1400 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	4370 mm
szerokość	1820 mm
wysokość	2150 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	210/290 mm
Minimalny promień skrętu	6300 mm
Prędkość maksymalna	95 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

	S21
Typ i rodzaj silnika	gaźnikowy górnozaworowy
Moc maksymalna	77 KM przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/pionowy, rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm³
Stopień sprężania	7,5
Maksymalny moment obrotowy	15 kGm przy 2500 obr/min
Chłodzenie	wodne nadciśnieniowe
Smarowanie	pod ciśnieniem i rozbryzgowe

Układ napędowy

Sprzęgło	suche jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna, 3-biegowa + bieg wsteczny
Przełożenie skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,000; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II i III
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	o dwóch satelitach
Półosie	półobciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne sprężyny śrubowe; układ wahaczy trapezowy
tylne	oś sztywna, dwa resory piórowe
Wymiary ogumienia	6,50-16"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,25/2,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimak globoidalny
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	29°
Hamulec główny	hydrauliczny
Hamulec ręczny	mechaniczny, na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	bocznikowa, 200 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	2×45/35 ⌀ szkła 170 mm

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	metalowe, typu furgonowego
Liczba drzwi	4
Wentylacja	rozsuwane okna, szczeliny w ścianach bocznych
Ogrzewanie	nagrzewnica zasilana gorącą wodą z układu chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

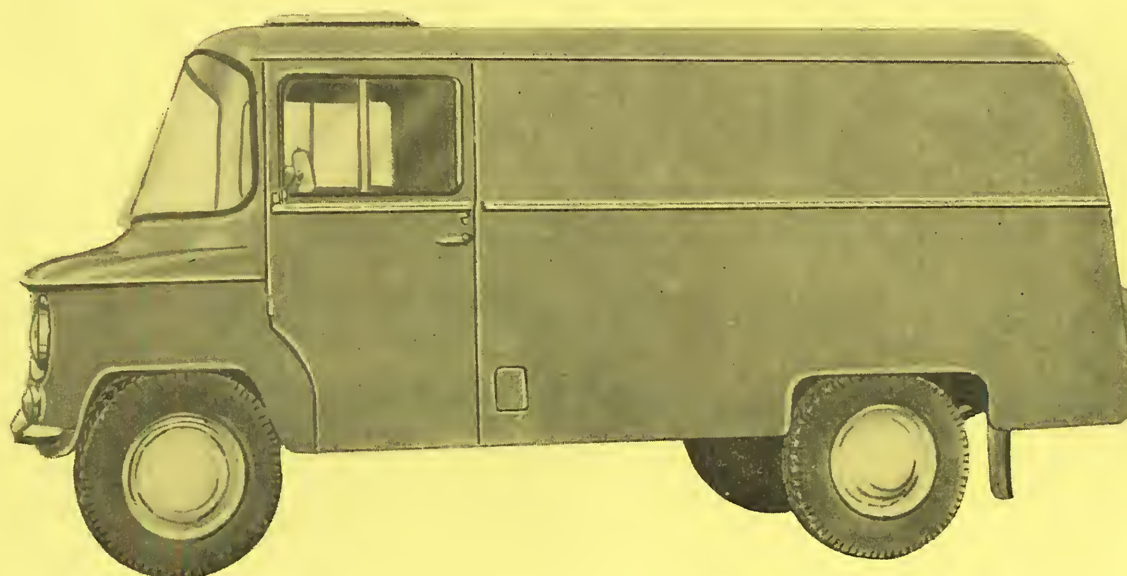
Fabryka Samochodów Ciężarowych
Lublin, ul. Mełgiewska 7/9

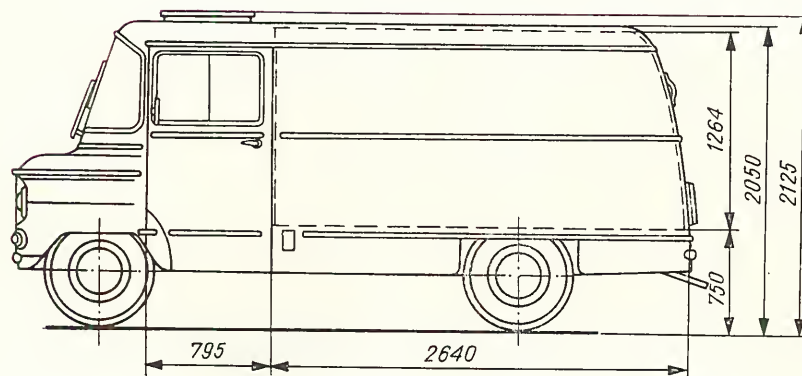
SWW 1024–311

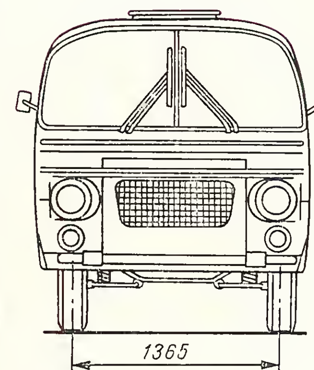
Nr karty 3-73/4

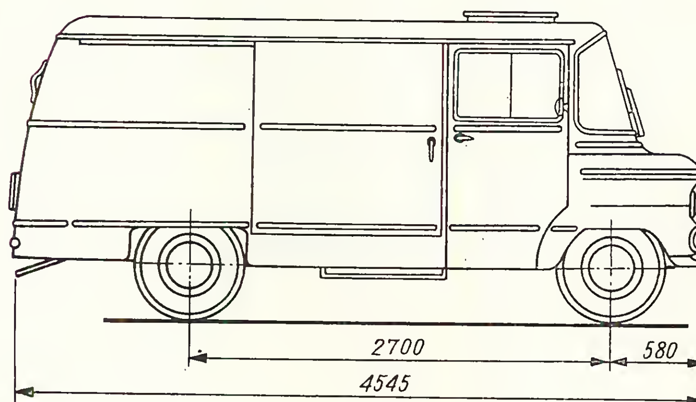
FURGON UNIWERSALNY

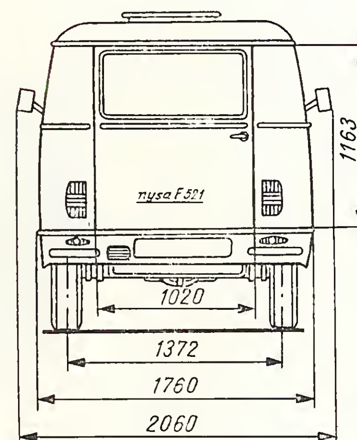
NYSA F–521-1




1264
2050
2125
750
795
2640


1365


2700
580
4545


1163
nysa F 521
1020
1372
1760
2060

ZASTOSOWANIE

Furgon uniwersalny NYSA F-521-1 jest przeznaczony do przewozu ładunków o ciężarze do 800 kG oraz 2 osób (łącznie z kierowcą).

BUDOWA

Przestrzeń ładunkowa jest oddzielona od przedziału kierowcy niską ścianką działową, sięgającą do wysokości oparć foteli. Łatwy dostęp do wnętrza uzyskano przez zastosowanie szerokich drzwi przesuwnych z prawej strony i drzwi tylnych. Przednia część nadwozia mieści fotele kierowcy i pasażera. Pomieszczenie kierowcy ma skuteczne ogrzewanie, wentylację, akustykę oraz staranne i estetyczne wykończenie z tworzyw sztucznych. Elementami stanowiącymi o wygodzie i bezpieczeństwie jazdy są: duża szyba przednia regulowana ogrzewanym nadmuchem ciepłego powietrza, wyposażona w spryskiwacz i dwie duże wycieraczki, a także lusterka boczne i wsteczne oraz światło cofania, które należy do seryjnego wyposażenia samochodu.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących	2
Ładowność	880 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	2640 mm
szerokość	1675 mm
wysokość	1230 mm
Wznios podłogi skrzyni	750 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2420 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	1020/1400 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	4545 mm
szerokość	2060 mm
wysokość	2125 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	210/280 mm
Minimalny promień skrętu	6600 mm
Prędkość maksymalna	100 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S21 górnozaworowy, 4-suwowy
Moc maksymalna	70 KM przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm^3
Stopień sprężania	7,5
Maksymalny moment obrotowy	15 kGm przy 2600 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	ciśnieniowo-rozbryzgowe

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	3 + 1 wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,0; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II, III
Przeniesienie momentu obrotowego	na 40 (napęd jednoczęściowy)
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	z kołami stożkowymi
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne, sprężyny śrubowe, amortyzatory teleskopowe
tylne	oś sztywna, resory piórowe półeliptyczne, amortyzatory dźwigniowe
Koła	pojedyncze, pneumatyczne
Wymiary ogumienia	6,5-16"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,5/3 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimakowy z podwójną rolką
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	28°
Hamulec główny	hydrauliczny bębnowy na 4 koła
Hamulec ręczny	mechaniczny taśmowy na wale napędowym

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu stałego, 300 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	trzyświatłowe, asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	metalowe, niesamonośne zamknięte
Liczba drzwi	4
Wentylacja	otwór nawiewny w kabinie kierowcy
Ogrzewanie	zależne od silnika (wodne)

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Samochodów Dostawczych
Nysa, ul. Szlak Chrobrego 6

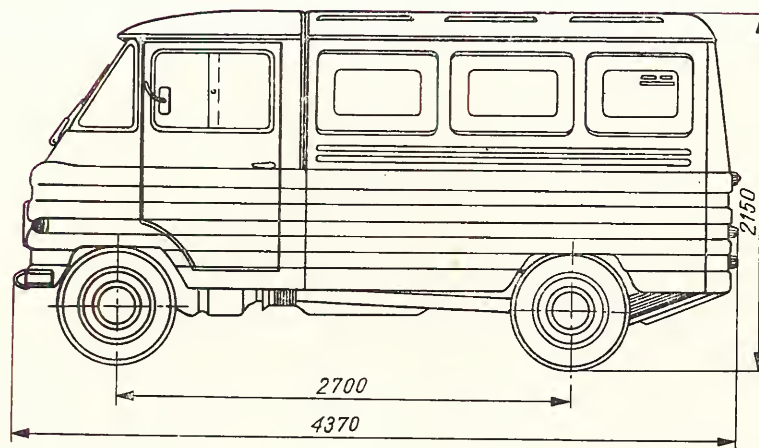
SWW 1024–311

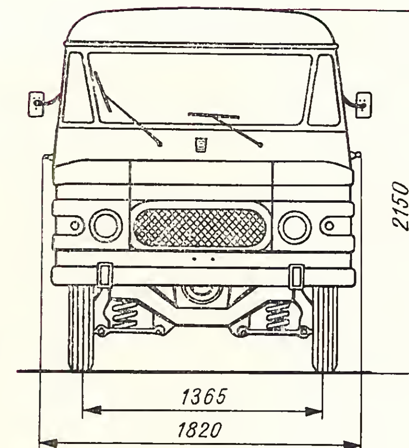
Nr karty 4-73/4

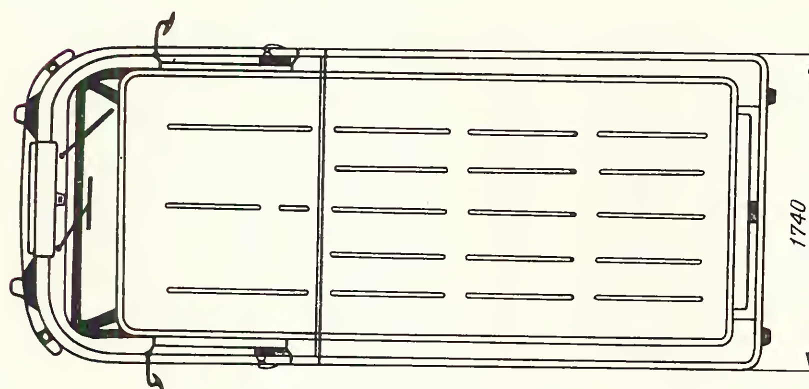
FURGONY DOSTAWCZE

ŻUK A05 i ŻUK A06




2150
2700
4370


2150
1365
1820


1740

ZASTOSOWANIE

Furgony dostawcze ŻUK A05 i ŻUK A06 doskonale odpowiadają charakterowi pracy sieci handlu, wszelkich punktów usługowych, brygad monterskich, montażowych i budowlanych. Mogą być przystosowane do przewozu osób. Wymaga to jednak wstawienia szyb w otwory wykonane w miejscach wytłoczeń ścian bocznych i wyposażenia w dodatkowe fotele.

BUDOWA

Konstrukcję tych samochodów oparto na podwoziu dobrze znanego modelu ŻUK A03, zachowując tym samym podstawowe dane techniczne. Ogólne charakterystyki obydwu typów furgonów są identyczne, a zasadnicza różnica polega na zastosowanym silniku. Źródłem napędu furgonów ŻUK A05 jest czterosuwowy, dolnozaworowy, czterocylindrowy silnik gaźnikowy M20, a furgonów ŻUK A06 czterosuwowy, górnozaworowy, czterocylindrowy silnik gaźnikowy S21.

Nadwozie samochodu dzieli się na kabinę kierowcy i kabinę towarową, całkowicie zabezpieczoną przed wpływami atmosferycznymi. Kabiny są oddzielone od siebie przegrodą. Dwuosobowa kabina kierowcy ma 2 drzwi o przesuwnych szybach. Kabina jest ogrzewana ciepłem wykorzystanym z obiegu wodnego silnika. Wymiennikiem ciepła jest nagrzewnica, przez którą przepływa gorąca woda z silnika ogrzewająca powietrze kierowane do wnętrza kabiny. Zainstalowana dmuchawa elektryczna tłoczy przewodami ogrzane powietrze na szybę przednią oraz na nogi kierowcy i pasażera.

Kabina towarowa stanowiąca całość z kabiną kierowcy ma jednoskrzydłowe drzwi umieszczone w prawej bocznej ścianie i dwudzielne drzwi znajdujące się w tylnej ścianie. Górne skrzydło drzwi dwudzielnych otwiera się do góry i po otwarciu jest zabezpieczone podporą w położeniu poziomym. Dolne skrzydło tych drzwi otwiera się ku dołowi. Po otwarciu może być utrzymywane w położeniu poziomym za pomocą łańcuchów w pokrowcach, stanowiąc jednocześnie przedłużenie podłogi kabiny ładunkowej. W ścianach bocznych kabiny ładunkowej są wykonane szczeliny wentylacyjne.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Ładowność	935 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	2500 mm
szerokość	1620 mm
Wznios podłogi skrzyni	660 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2450 kG
Obciążenie osi	
przedniej/tylnej	1050/1400 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	4370 mm
szerokość	1820 mm
wysokość	2150 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół	
przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit	
poprzeczny/podłużny	210/290 mm
Minimalny promień skrętu	6300 mm
Prędkość maksymalna	95 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

Silnik	M20	S21
Typ i rodzaj silnika	gaźnikowy dolnozaworowy	gaźnikowy górnozaworowy
Moc maksymalna	57 KM przy 3600 obr/min	77 KM przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/pionowy, rzędowy	
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm³	2120 cm³
Stopień sprężania	6,8	7,5
Maksymalny moment obrotowy	11,8 kGm przy 2200 obr/min	15 kGm przy 2500 obr/min
Chłodzenie	wodne nadciśnieniowe	
Smarowanie	pod ciśnieniem i rozbryzgowe	

Układ napędowy

Sprzęgło	suche jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna, 3-biegowa + bieg wsteczny
Przełożenie skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,000; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II i III
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	o dwóch satelitach
Półosie	półobciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne sprężyny śrubowe; układ wahaczy trapezowy
tylne	oś sztywna, dwa resory piórowe
Wymiary ogumienia	6,50-16"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,25/2,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimak globoidalny
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	29°
Hamulec główny	hydrauliczny
Hamulec ręczny	mechaniczny, na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	bocznikowa, 200 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	2×45/35 ⌀ szkła 170 mm

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	metalowe typu furgonowego
Liczba drzwi	4
Wentylacja	rozsuwane okna, szczeliny w ścianach
Ogrzewanie	nagrzewnica zasilana gorącą wodą z układu chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Samochodów Ciężarowych
Lublin, ul. Mełgiewska 7/9

SWW 1024–314

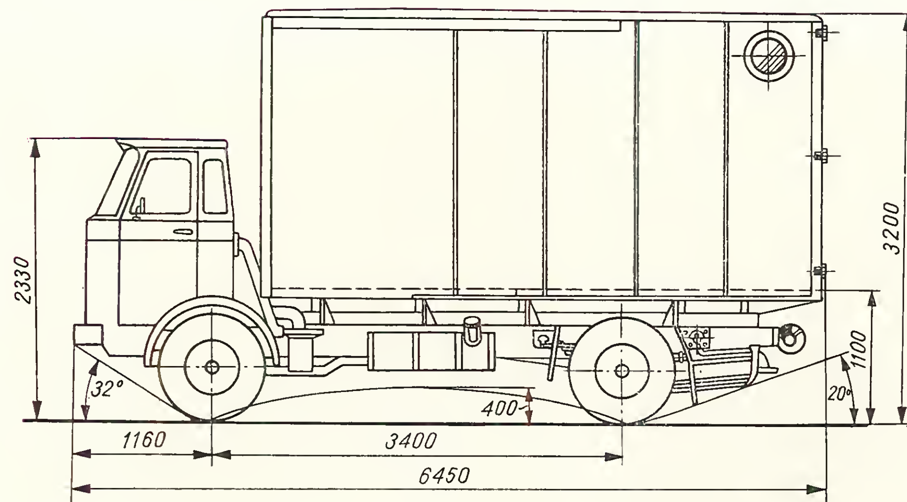
Nr karty 5-73/4

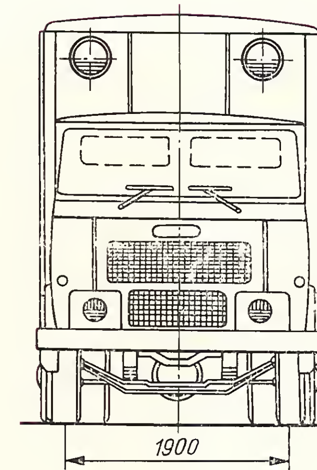
FURGON OGÓLNEGO PRZEZNACZENIA

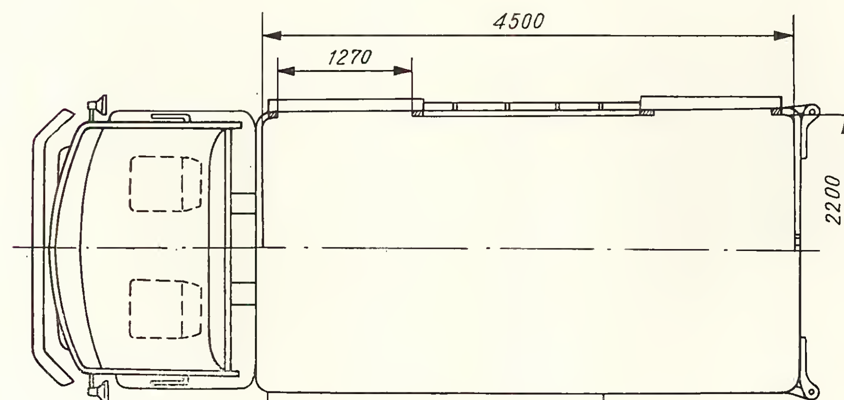
AUTOSAN N110

WYKONANIE 01




2330
3200
1100
32°
20°
400
1160
3400
6450


1900


4500
1270
2200

ZASTOSOWANIE

Furgon służy do przewozu towarów, wymagających zabezpieczenia przed kurzem i wpływami atmosferycznymi.

BUDOWA

Furgony N110 ogólnego przeznaczenia w wykonaniu 01 są montowane na podwoziach samochodów STAR 28 z silnikiem wysokoprężnym S530A lub STAR 29 wyposażony w silnik gaźnikowy S47A.

Konstrukcja nadwozia jest dostosowana do mechanicznego załadunku przy użyciu palet i pojemników towarowych.

Wnętrze furgonu ma naturalną wentylację za pomocą dwóch zabezpieczonych przed przenikaniem deszczu nawiewów, umieszczonych w ścianie przedniej oraz dwóch wywiewów znajdujących się w tylnej części ścian bocznych. Włączniki zainstalowane w suficie furgonu umożliwiają obsłudze porozumiewanie się z kierowcą. W suficie są również umieszczone dwie lampy oświetlające wnętrze. Dla ułatwienia dostępu do przestrzeni ładunkowej przy drzwiach tylnych i bocznych nadwozia są umieszczone składane stopnie wejściowe.

Zewnętrzne poszycie nadwozia jest wykonane z gładkiej blachy łączonej pionowymi listwami i zabezpieczonej przeciwko korozji. Poszycie wewnętrzne ścian stanowi falista blacha aluminiowa, a podłogi — blacha ocynkowana.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	4200 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	9000 kG
Obciążenie osi przedniej	2880 kG
Obciążenie osi tylnej	6120 kG
Powierzchnia użytkowa	9,6 m^2
Pojemność przestrzeni ładunkowej	19,4 m^3
Prędkość maksymalna	81 km/h
Zużycie paliwa	S530A — 22 l/100 km S474A — 36,4 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Promień skrętu	6,5 m
Wznios podłogi	1100 mm
Wysokość wnętrza	2050 mm
Długość wnętrza	4460 mm
Szerokość wnętrza	2160 mm
Liczba drzwi	1 — przesuwne w ścianie prawej 1 — przesuwne w ścianie lewej 1 — dwuskrzydłowe tylne
Szerokość drzwi bocznych	1270 mm
Wysokość drzwi bocznych	1880 mm
Szerokość drzwi tylnych	2010 mm
Wysokość drzwi tylnych	1910 mm

Silnik	S530A	S47A
Typ i rodzaj silnika	trakcyjny, 4-suwowy	
Moment maksymalny	33 kGm przy 1600 obr/min	31 kGm przy 1600 obr/min
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min	105 KM przy 3000 obr/min
Średnica cylindra/skok	105/120 mm	95/110 mm
Pojemność skokowa	6231 cm^3	4678 cm^3
Stopień sprężania	18	6,8
Rodzaj zasilania	wtrysk bezpośredni	gaźnikowe
Chłodzenie	wodne wymuszone	
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem	

Podwozie

Sprzęgło	suche, jednotarczowe, półodśrodkowe, sterowane mechanicznie
Skrzynia biegów	mechaniczna; koła biegów III i IV stale zazębione
Liczba biegów	5
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1; V — 0,78; W — 5,75
Przełożenie napędu szybkościomierza	4/16
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej	7,17
Rama	dwie podłużnice (tłoczone z blachy o grubości 6 mm), połączone otwartymi poprzeczkami, nitowane
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe z amortyzatorami
tył	resory piórowe z progresją gumową
Wymiary ogumienia	8,25—20″
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	szczękowy, sterowany hydraulicznie ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec pomocniczy	mechaniczny szczękowy na wał napędowy
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6 kG/cm^2

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatorów/pojemność	6SE/136 Ah
Liczba akumulatorów	2
Moc prądnicy	750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Szkielet konstrukcji	konstrukcja z profili giętych stalowych, połączonych za pomocą śrub do ramy
Podłoga	jednopoziomowa, wyłożona blachą ocynkowaną
Poszycie wewnętrzne	blacha aluminiowa
Kabina kierowcy	typ wagonowy, blaszana, spawana, o dużej widoczności
Usytuowanie silnika	w kabinie obok kierowcy nad osią przednią
Liczba miejsc w kabinie	2
Wentylacja	wlot powietrza na szybę przednią i okno w drzwiach kierowcy, wywiew przez dwa wywietrzniki umieszczone za drzwiami
Ogrzewanie	niezależne, z nawiewem na szyby przednie

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

SAMOCHODY CIĘŻAROWE
SPECJALIZOWANE



SWW 1024-4,5,6

SWW 1024-43

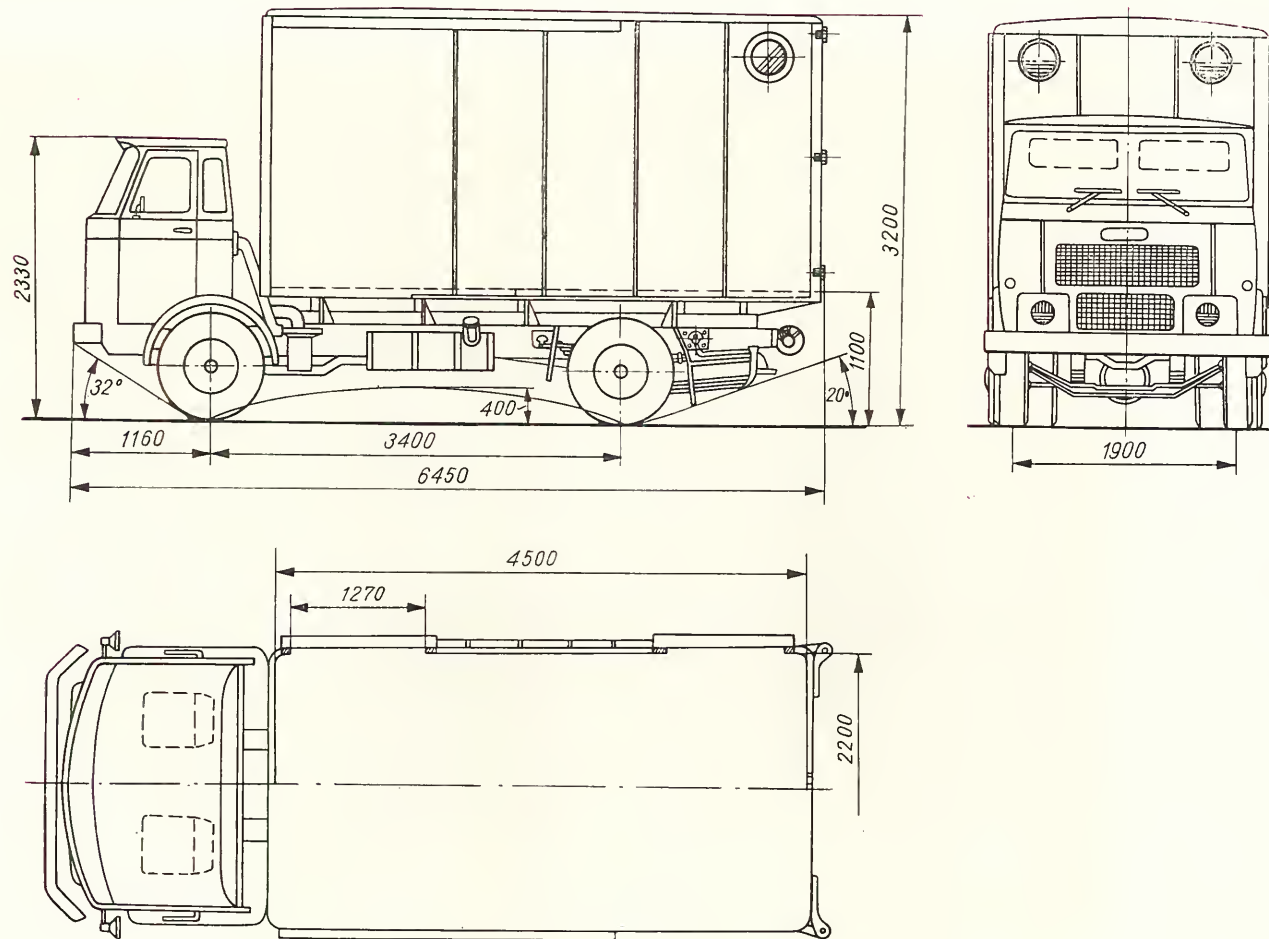
Nr karty 1-73/5

FURGON DO PRZEWOZU PIECZYWA

AUTOSAN N110

WYKONANIE 03




2330
3200
1100
32°
20°
400
1160
3400
6450
1900
4500
1270
2200

Zastosowanie

Furgon Autosan N110 w wykonaniu 03 jest przeznaczony do przewozu pieczywa.

Budowa

Furgony Autosan N110 w wykonaniu 03 są montowane na podwoziach samochodów STAR 28 z silnikiem wysokoprężnym S530A lub STAR 29 wyposażonych w silnik gaźnikowy S47A. Od furgonów ogólnego przeznaczenia N110.01 wykonanie 03 różni się usytuowaniem drzwi w ścianach bocznych oraz wykonaniem poszycia wewnętrznego.

Konstrukcja nadwozia jest dostosowana do mechanicznego załadunku przy użyciu palet i pojemników towarowych.

Wnętrze furgonu ma naturalną wentylację za pomocą dwóch zabezpieczonych przed przenikaniem deszczu nawiewów, umieszczonych w ścianie przedniej oraz dwóch wywiewów znajdujących się w tylnej części ścian bocznych. Włączniki zainstalowane w suficie furgonu umożliwiają obsłudze porozumiewanie się z kierowcą. W suficie są również umieszczone dwie lampy oświetlające wnętrze. Dla ułatwienia dostępu do przestrzeni ładunkowej przy drzwiach tylnych i bocznych nadwozia są umieszczone składane stopnie wejściowe.

Zewnętrzne poszycie nadwozia jest wykonane z gładkiej blachy łączonej pionowymi listwami i zabezpieczonej przeciwko korozji.

Poza dwuskrzydłowymi drzwiami tylnymi furgon ten ma 2 przesuwanych drzwi w ścianie prawej, umożliwiających w praktyce bezpośredni dostęp do przestrzeni ładunkowej na całej jej długości. Poszycie wewnętrzne ścian nadwozia jest wykonane z blachy aluminiowej, na którą są nałożone poziome, drewniane listwy. Drewniana podłoga jest pokryta ocynkowaną blachą.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	4335 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	9200 kG
Obciążenie osi przedniej	3300 kG
Obciążenie osi tylnej	5900 kG
Powierzchnia użytkowa	9,6 m²
Pojemność przestrzeni ładunkowej	19,4 m³
Prędkość maksymalna	81 km/h
Zużycie paliwa	S530A — 22 l/100 km S47A — 36,4 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Promień skrętu	6,8 m
Wznios podłogi	1100 mm
Wysokość wnętrza	2050 mm
Długość wnętrza	4460 mm
Szerokość wnętrza	2160 mm
Liczba drzwi	2-przesuwne w ścianie prawej 1-dwuskrzydłowe tylne
Szerokość drzwi bocznych	1270 mm
Wysokość drzwi bocznych	1880 mm
Szerokość drzwi tylnych	2010 mm
Wysokość drzwi tylnych	1910 mm

Silnik

	S530A	S47A
Typ i rodzaj silnika	trakcyjny, 4-suwowy	
Moment maksymalny	33 kGm przy 1600 obr/min	31 kGm przy 1600 obr/min
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min	105 KM przy 3000 obr/min
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm	95/110 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³	4678 cm³
Stopień sprężania	18	6,8
Rodzaj zasilania	wtrysk bezpośredni	gaźnikowe
Chłodzenie	wodne wymuszone	
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem	

Podwozie

Sprzęgło	suche, jednotarczowe, półodśrodkowe, sterowane mechanicznie
Skrzynia biegów	mechaniczna; koła biegów III i IV stale zazębione
Liczba biegów	5
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1; V — 0,78; W — 5,75
Przełożenie napędu szybkościomierza	4/16
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej	7,17
Rama	dwie podłużnice (tłoczone z blachy o grubości 6 mm), połączone otwartymi poprzeczkami, nitowane
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe z amortyzatorami
tył	resory piórowe z progresją gumową
Wymiary ogumienia	8,25—20″
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenia wewnętrznego 23,5

Hamulec główny	szczękowy, sterowany hydraulicznie ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec pomocniczy	mechaniczny szczękowy na wał napędowy
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6 kG/cm²

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatorów/pojemność	6SE/136 Ah
Liczba akumulatorów	2
Moc prądnicy	750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Szkielet konstrukcji	konstrukcja z profili giętych stalowych, połączonych za pomocą śrub do ramy
Podłoga	drewniana, wyłożona blachą ocynkowaną
Poszycie wewnętrzne	ściany boczne pokryte blachą aluminiową, na które przykręcono listwy drewniane poziome
Kabina kierowcy	typ wagonowy, blaszana, spawana, o dużej widoczności
Usytuowanie silnika	w kabinie obok kierowcy nad osią przednią
Liczba miejsc w kabinie	2
Wentylacja	wlot powietrza na szybę przednią i okno w drzwiach kierowcy, wywiew przez dwa wywietrzniki umieszczone za drzwiami
Ogrzewanie	niezależne, z nawiewem na szyby przednie

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

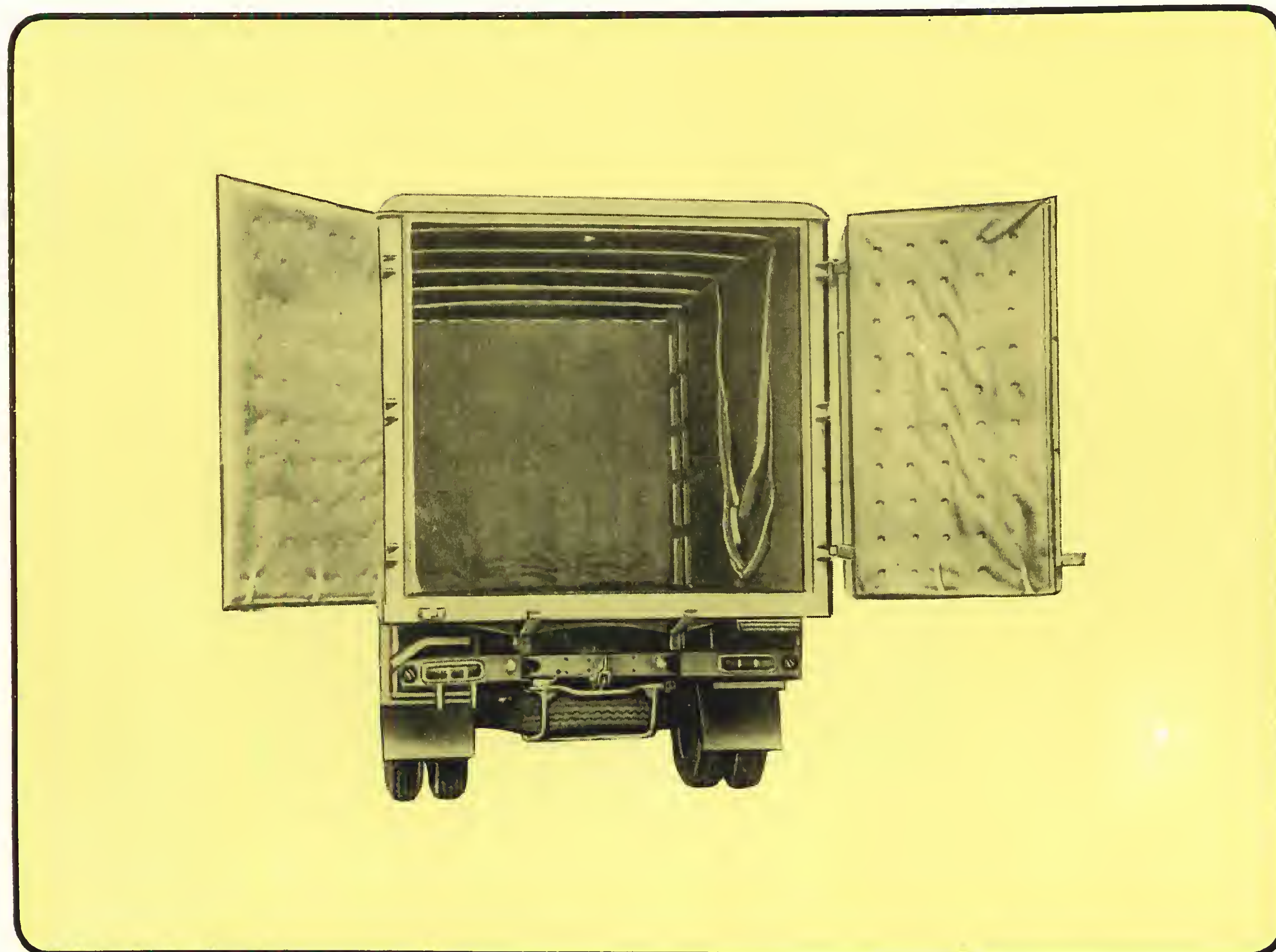
SWW 1024–45

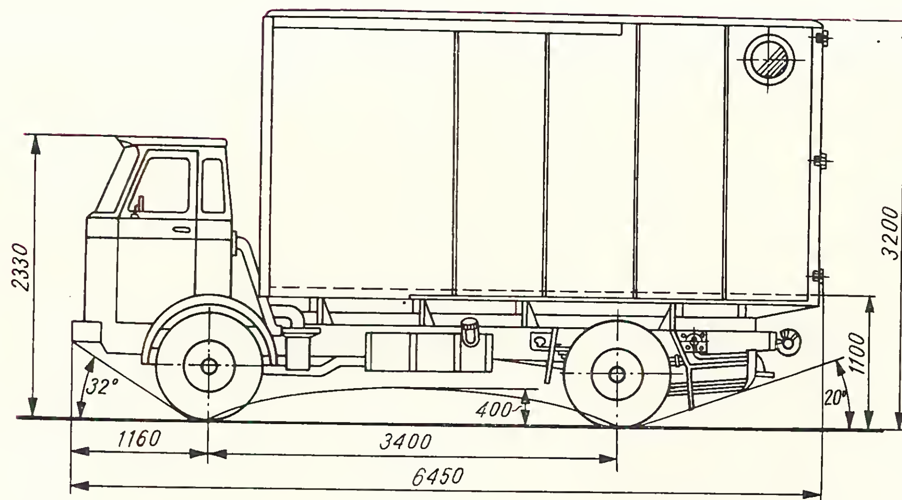
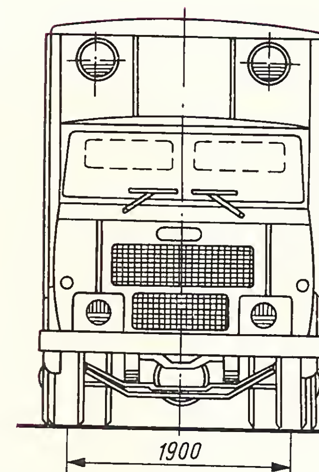
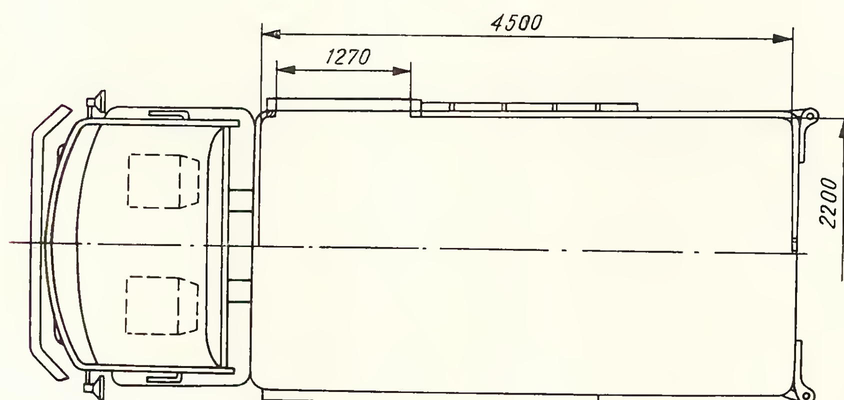
Nr karty 2-73/5

FURGON DO PRZEWOZU MEBLI

AUTOSAN N110

WYKONANIE 05




2330
3200
1100
32°
400
20°
1160
3400
6450

1900

4500
1270
2200

ZASTOSOWANIE

Furgon Autosan N110 w wykonaniu 05 jest przeznaczony do przewozu mebli.

BUDOWA

Furgon N110 w wykonaniu 05 jest montowany na podwoziu samochodów STAR 28 z silnikiem wysokoprężnym S530A lub STAR 29 wyposażonych w silnik gaźnikowy S47A. Od furgonów ogólnego przeznaczenia N110.01 wykonanie 05 różni się usytuowaniem drzwi w ścianach bocznych oraz wykonaniem poszycia wewnętrznego.

Konstrukcja nadwozia jest dostosowana do mechanicznego załadunku przy użyciu palet i pojemników towarowych.

Wnętrze furgonu ma naturalną wentylację za pomocą dwóch zabezpieczonych przed przenikaniem deszczu nawiewów, umieszczonych w ścianie przedniej oraz dwóch wywiewów, znajdujących się w tylnej części ścian bocznych. Włączniki zainstalowane w suficie furgonu umożliwiają obsłudze porozumiewanie się z kierowcą. W suficie są również umieszczone dwie lampy oświetlające wnętrze. Dla ułatwienia dostępu do przestrzeni ładunkowej przy drzwiach tylnych i bocznych nadwozia są umieszczone składane stopnie wejściowe.

Zewnętrzne poszycie nadwozia jest wykonane z gładkiej blachy łączonej pionowymi listwami i zabezpieczonej przeciwko korozji.

Ściany wewnętrzne są wybite płytkami styropianowymi pokrytymi dermą z nałożonymi drewnianymi listwami. Podłoga jest z gumolitu. Maty i pasy parciane zabezpieczają meble przed uszkodzeniem podczas transportu.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	4335 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	9200 kG
Obciążenie osi przedniej	3300 kG
Obciążenie osi tylnej	5900 kG
Powierzchnia użytkowa	9,6 m²
Pojemność przestrzeni ładunkowej	19,4 m³
Prędkość maksymalna	81 km/h
Zużycie paliwa	S530A — 22 l/100 km S47A — 36,4 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Promień skrętu	6,8 m
Wznios podłogi	1100 mm
Wysokość wnętrza	2050 mm
Długość wnętrza	4460 mm
Szerokość wnętrza	2160 mm
Liczba drzwi	1 — przesuwne w ścianie prawej 1 — przesuwne w ścianie lewej 1 — dwuskrzydłowe tylne
Szerokość drzwi bocznych	1270 mm
Wysokość drzwi bocznych	1880 mm
Szerokość drzwi tylnych	2010 mm
Wysokość drzwi tylnych	1910 mm

Silnik

	S530A	S47A
Typ i rodzaj silnika	trakcyjny, 4-suwowy	
Moment maksymalny	33 kGm przy 1600 obr/min	31 kGm przy 1600 obr/min
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min	105 KM przy 3000 obr/min
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm	95/110 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³	4678 cm³
Stopień sprężania	18	6,8
Rodzaj zasilania	wtrysk bezpośredni	gaźnikowe
Chłodzenie	wodne, wymuszone	
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem	

Podwozie

Sprzęgło	suche, jednotarczowe, półśrodkowe, sterowane mechanicznie
Skrzynia biegów	mechaniczna; koła biegów III i IV stale zazębione
Liczba biegów	5
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1; V — 0,78; W — 5,75
Przełożenie napędu szybkościomierza	4/16
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej	7,17
Rama	dwie podłużnice, (tłoczone z blachy o grubości 6 mm) połączone otwartymi poprzeczkami, nitowane
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe z amortyzatorami
tył	resory piórowe z progresją gumową

Wymiary ogumienia	8,25—20"
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	szczękowy, sterowany hydraulicznie ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec pomocniczy	mechaniczny szczękowy na wał napędowy
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6 kG/cm^2

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatorów/pojemność	6SE/136 Ah
Liczba akumulatorów	2
Moc prądnicy	750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Szkielet konstrukcji	konstrukcja z profili giętych stalowych, połączonych za pomocą śrub do ramy
Podłoga	jednopoziomowa, wyłożona blachą ocynkowaną
Poszycie wewnętrzne	blacha aluminiowa
Kabina kierowcy	typ wagonowy, blaszana, spawana, o dużej widoczności
Usytuowanie silnika	w kabinie — obok kierowcy nad osią przednią
Liczba miejsc w kabinie	2
Wentylacja	wlot powietrza na szybę przednią i okno w drzwiach kierowcy, wywiew przez dwa wywietrzniki umieszczone za drzwiami
Ogrzewanie	niezależne, z nawiewem na szyby przednie

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

SWW 1024–46

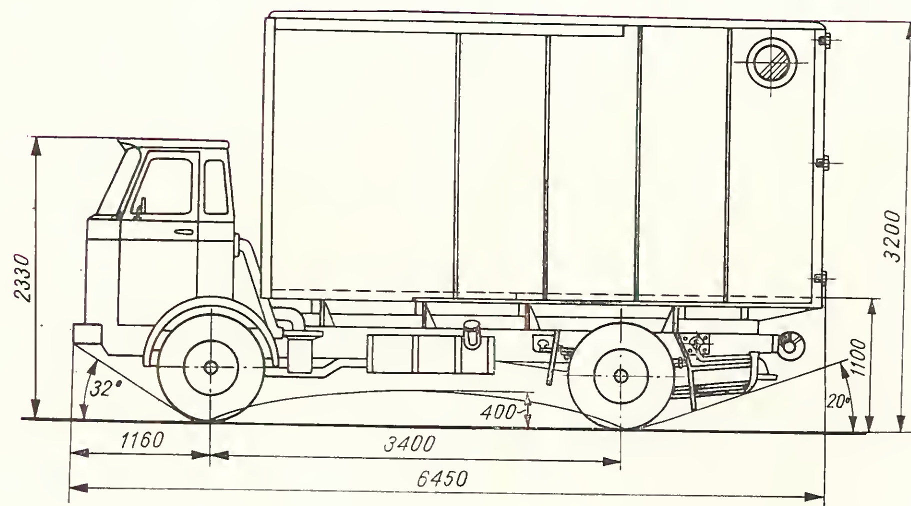
Nr karty 3-73/5

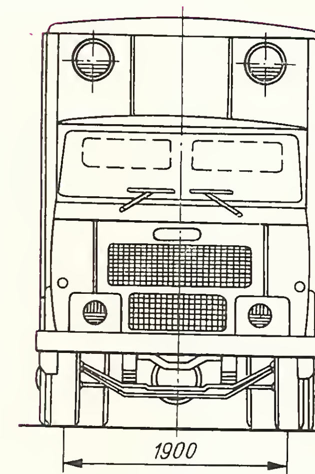
FURGON DO PRZEWOZU ODZIEŻY

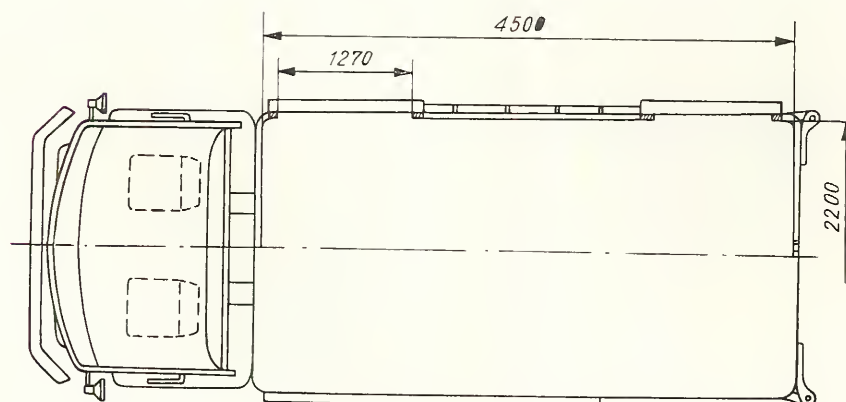
AUTOSAN N110

WYKONANIE 02




2330
3200
1100
32°
20°
400
1160
3400
6450


1900


4500
1270
2200

ZASTOSOWANIE

Furgon Autosan N110 w wykonaniu 02 jest przeznaczony do przewozu odzieży.

BUDOWA

Furgon N110 w wykonaniu 02 jest montowany na podwoziu samochodów STAR 28 z silnikiem wysokoprężonym S530A lub STAR 29 wyposażonych w silnik gaźnikowy S47A.

Od furgonów ogólnego przeznaczenia N110.01 wykonanie 02 różni się usytuowaniem drzwi w ścianach bocznych oraz wykonaniem poszycia wewnętrznego.

Konstrukcja nadwozia jest dostosowana do mechanicznego załadunku przy użyciu palet i pojemników towarowych.

Wnętrze furgonu ma naturalną wentylację za pomocą dwóch zabezpieczonych przed przenikaniem deszczu nawiewów, umieszczonych w ścianie przedniej oraz dwóch wywiewów, znajdujących się w tylnej części ścian bocznych. Włączniki zainstalowane w suficie furgonu umożliwiają obsłudze porozumiewanie się z kierowcą. W suficie są również umieszczone dwie lampy oświetlające wnętrze. Dla ułatwienia dostępu do przestrzeni ładunkowej przy drzwiach tylnych i bocznych nadwozia są umieszczone składane stopnie wejściowe.

Zewnętrzne poszycie nadwozia jest wykonane z gładkiej blachy łączonej pionowymi listwami i zabezpieczonej przeciwko korozji.

Analogicznie jak w furgonie ogólnego przeznaczenia, zastosowano tutaj drzwi przesuwane, umieszczone w przedniej części obydwu ścian bocznych. Poszycie wewnętrzne ścian nadwozia jest wykonane z płyt styropianowych pokrytych dermą, na które są nałożone drewniane listwy. Drewniana podłoga jest pokryta gumolitem.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	4200 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	9200 kG
Obciążenie osi przedniej	3300 kG
Obciążenie osi tylnej	5900 kG
Powierzchnia użytkowa	9,6 m²
Pojemność przestrzeni ładunkowej	19,4 m³
Prędkość maksymalna	81 km/h
Zużycie paliwa	S530A — 22 l/100 km S47A — 36,4 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Promień skrętu	6,8 m
Wznios podłogi	1100 mm
Wysokość wnętrza	2050 mm
Długość wnętrza	4460 mm
Szerokość wnętrza	2160 mm
Liczba drzwi	2 — przesuwne w ścianie prawej 1 — przesuwne w ścianie lewej 1 — dwuskrzydłowe tylne
Szerokość drzwi bocznych	1270 mm
Wysokość drzwi bocznych	1880 mm
Szerokość drzwi tylnych	2010 mm
Wysokość drzwi tylnych	1910 mm

Silnik

Silnik	S530A	S47A
Typ i rodzaj silnika	trakcyjny 4-suwowy	
Moment maksymalny	33 kGm przy 1600 obr/min	31 kGm przy 1600 obr/min
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min	105 KM przy 3000 obr/min
Średnia cylindra/skok tłoka	105/120 mm	95/110 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³	4678 cm³
Stopień sprężania	18	6,8
Rodzaj zasilania	wytrysk bezpośredni	gaźnikowe
Chłodzenie	wodne wymuszone	
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem	

Podwozie

Sprzęgło	suche, jednotarczowe, półodśrodkowe, sterowane mechanicznie
Skrzynia biegów	mechaniczna; koła biegów III i IV stale zazębione
Liczba biegów	5
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1; V — 0,78; W — 5,75
Przełożenie napędu szybkościomierza	4/16
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej	7,17
Rama	dwie podłużnice (tłoczone z blachy o grubości 6 mm), połączone otwartymi poprzeczkami, nitowane
Liczba kół jezdnych	6

Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe z amortyzatorami
tył	resory piórowe z progresją gumową
Wymiary ogumienia	8,25—20″
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	szczękowy, sterowany hydraulicznie ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec pomocniczy	mechaniczny szczękowy na wał napędowy
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6 kG/cm²

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatorów/pojemność	6SE/136 Ah
Liczba akumulatorów	2
Moc prądnicy	750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Szkielet konstrukcji	konstrukcja z profili giętych stalowych, połączonych za pomocą śrub do ramy
Podłoga	jednopoziomowa, wyłożona gumolitem, drewniana
Poszycie wewnętrzne	ściany boczne pokryte dermą, na których przykręcono listwy drewniane
Kabina kierowcy	typ wagonowy, blaszana, spawana, o dużej widoczności
Usytuowanie silnika	w kabinie obok kierowcy nad osią przednią
Liczba miejsc w kabinie	2
Wentylacja	wlot powietrza na szybę przednią i okno w drzwiach kierowcy, wywiew przez dwa wywietrzniki umieszczone za drzwiami
Ogrzewanie	niezależne, z nawiewem na szyby przednie

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

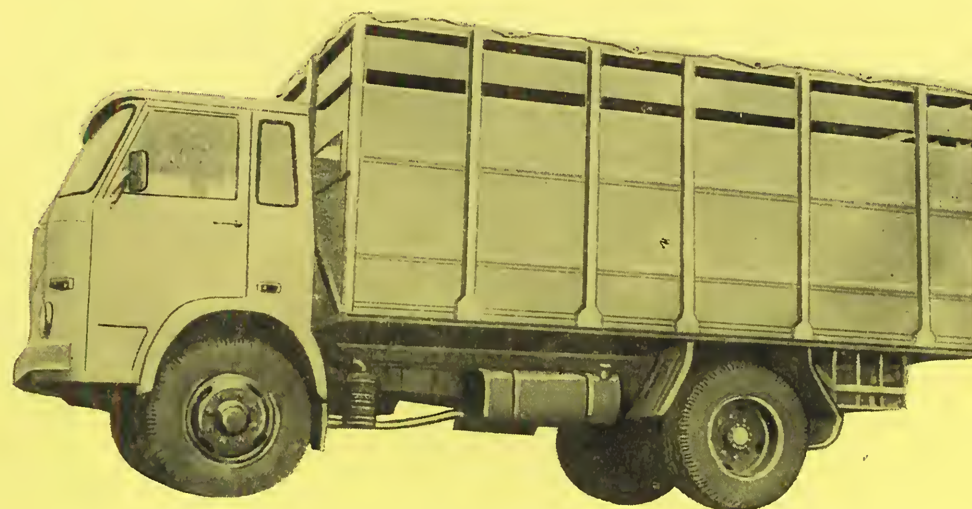
SWW 1024–47

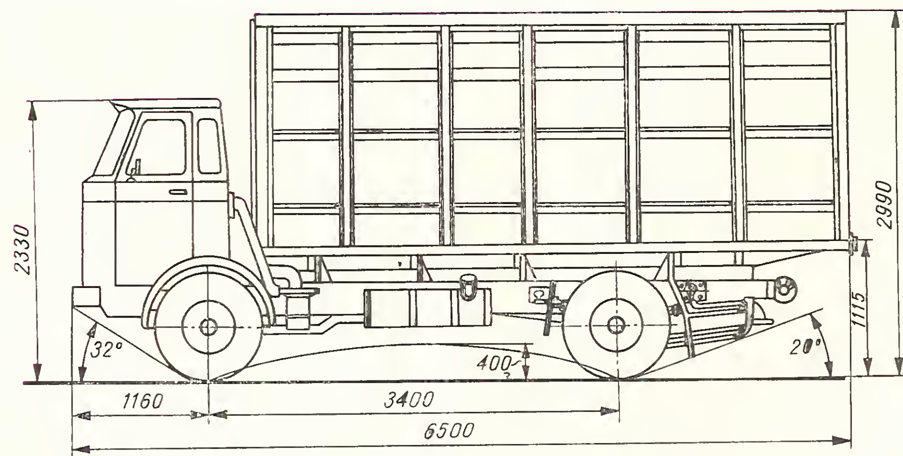
Nr karty 4-73/5

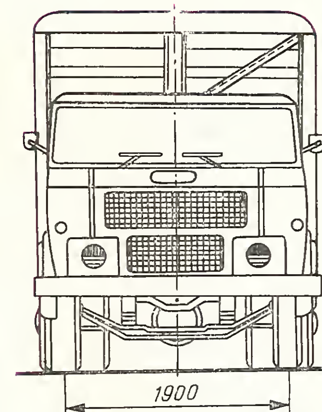
FURGON DO PRZEWOZU ŻYWCA

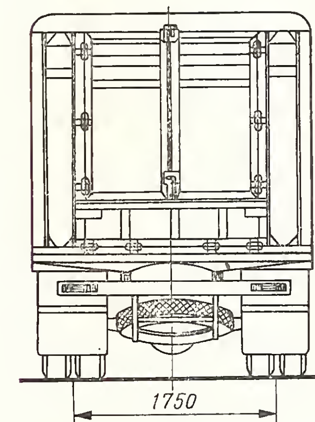
AUTOSAN N113

WYKONANIE 01




2330
2990
1115
32°
20°
400
1160
3400
6500


1900


1750

ZASTOSOWANIE

Furgon do przewozu żywca Autosan N113 w wykonaniu 01 jest przeznaczony do przewozu zwierząt hodowlanych dla zakładów przemysłowych oraz na wypas.

BUDOWA

Furgon do przewozu żywca N113 w wykonaniu 01 jest montowany na podwoziach samochodów STAR 28 z silnikiem wysokoprężnym S530A lub STAR 29 wyposażonych w silnik gaźnikowy S47A. Ażurowa konstrukcja nadwozia w pełni odpowiada przeznaczeniu furgonu. Zewnętrzne poszycie nadwozia jest wykonane z gładkiej blachy łączonej pionowymi listwami i zabezpieczonej przeciwko korozji.

Wnętrze furgonu ma naturalną wentylację, za pomocą dwóch zabezpieczonych przed przenikaniem deszczu nawiewów, umieszczonych w ścianie przedniej oraz dwóch wywiewów znajdujących się w tylnej części ścian bocznych.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	4500 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	8950 kG
Obciążenie osi przedniej	2380 kG
Obciążenie osi tylnej	6020 kG
Powierzchnia użytkowa	10,2 m^2
Pojemność przestrzeni ładunkowej	18,3 m^3
Prędkość maksymalna	81 km/h
Zużycie paliwa	S530A — 22 l/100 km S47A — 36,4 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Promień skrętu	6,8 m
Wznios podłogi	1100 mm
Wysokość wnętrza	1800 mm
Długość wnętrza	4542 mm
Szerokość wnętrza	2264 mm
Liczba drzwi	1 — dwuskrzydłowe tylne z klapą dolną
Szerokość drzwi tylnych	1452 mm
Wysokość drzwi tylnych	1750 mm

Silnik

Silnik	S530A	S47A
Typ i rodzaj silnika	trakcyjny, 4-suwowy	
Moment maksymalny	33 kGm przy 1600 obr/min	31 kGm przy 1600 obr/min
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min	105 KM przy 3000 obr/min
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm	95/110 mm
Pojemność skokowa	6231 cm^3	4678 m^3
Stopień sprężania	18	6,8
Rodzaj zasilania	wtrysk bezpośredni	gaźnikowe
Chłodzenie	wodne, wymuszone	
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem	

Podwozie

Sprzęgło	suche, jednotarczowe, półodśrodkowe, sterowane mechanicznie
Skrzynia biegów	mechaniczna; koła biegów III i IV stale zazębione
Liczba biegów	5
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1; V — 0,78; W — 5,75
Przełożenie napędu szybkościomierza	4/16
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenia przekładni głównej	7,17
Rama	dwie podłużnice (tłoczone z blachy o grubości 6 mm), połączone otwartymi poprzeczkami, nitowane
Liczba osi/osi napędzanych	2/1
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe z amortyzatorami
tył	resory piórowe z progresją gumową
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	szczękowy, sterowany hydraulicznie ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec pomocniczy	mechaniczny szczękowy na wał napędowy
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6 kG/cm^2

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatora/pojemność	6SE/136 Ah
Liczba akumulatorów	2
Moc prądnicy	750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Szkielet konstrukcji	konstrukcja z profili giętych stalowych, połączonych za pomocą śrub do ramy
Podłoga	drewniana
Poszycie wewnętrzne	ściany boczne wewnątrz pokryte sklejką wodoodporną, wyposażone w 4 kółka oraz 4 kółka na ścianie przedniej
Dach	pokryty plandeką brezentową
Kabina kierowcy	typ wagonowy, blaszana, spawana, o dużej widoczności
Usytuowanie silnika	w kabinie obok kierowcy nad osią przednią
Liczba miejsc w kabinie	2
Wentylacja	wlot powietrza na szybę przednią i okno w drzwiach kierowcy, wywiew przez dwa wywietrzniki umieszczone za drzwiami
Ogrzewanie	niezależne, z nawiewem na szyby przednie

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

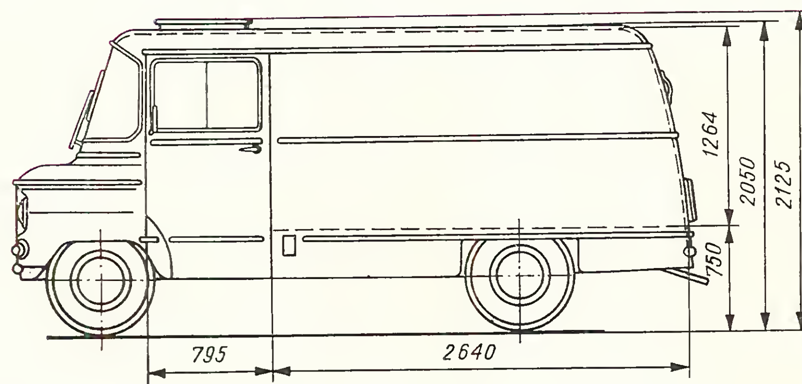
SWW 1024–5

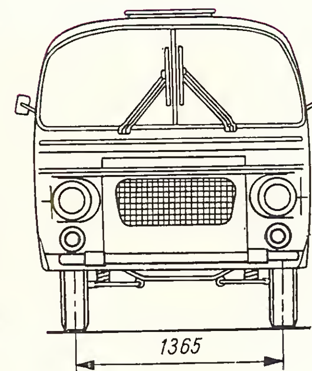
Nr karty 5-73/5

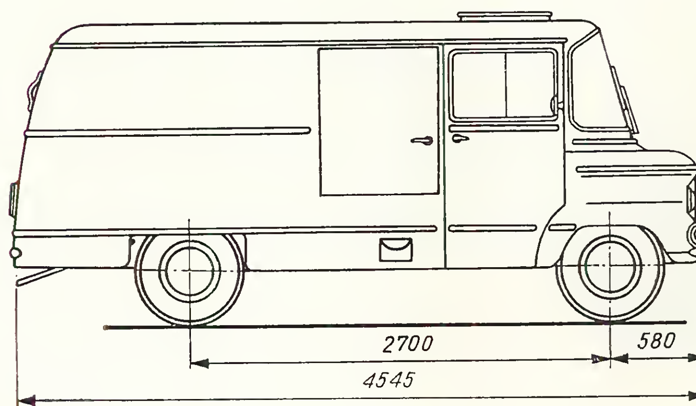
FURGON CHŁODZONY

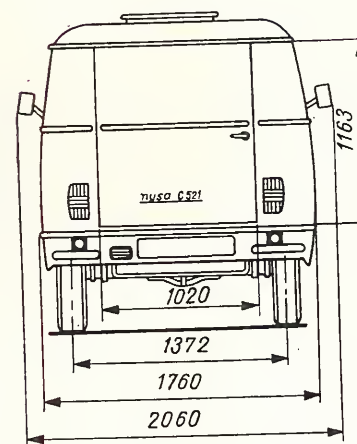
NYSA C–521-1




1264
2050
2125
750
795
2640


1365


2700
580
4545


nysa C521
1163
1020
1372
1760
2060

ZASTOSOWANIE

Furgon chłodzony NYSA C-521-1 jest przeznaczony do przewożenia ładunków w izolowanej komorze, której wnętrze jest dodatkowo chłodzone za pomocą zasobnika z dwutlenkiem węgla (CO_2).

BUDOWA

Kabina kierowcy w niczym nie odbiega od kabin pozostałych typów samochodów z rodziny Nysa. Komora chłodnicza jest izolowana kształtkami ze spienionego sztucznego tworzywa grubości 60—110 mm. Poszycie wewnętrzne jest wykonane z blachy aluminiowej. Podłogę tworzy „wanna" z blachy ocynkowanej. Dostęp do przestrzeni ładunkowej zapewniają jednoskrzydłowe drzwi boczne i tylne. Ramy drzwi i otworów drzwiowych są wykonane z laminatów żywic poliestrowych, wzmocnionych tkaniną szklaną.

Samochód jest wyposażony w pojemnik suchego lodu (50 kG), co pozwala na utrzymanie temperatury wnętrza przestrzeni ładunkowej poniżej 0°C przez około 16 godzin przy temperaturze otoczenia +30°C.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących	2
Ładowność	625+50 kG
Wymiary skrzyni ładunkowej	
długość	2450 mm
szerokość	1500 mm
wysokość	1105 mm
Wznios podłogi skrzyni	850 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2450 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	1050/1400 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	4545 mm
szerokość	2060 mm
wysokość	2125 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	210/280 mm
Minimalny promień skrętu	6600 mm
Prędkość maksymalna	100 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S21 4-suwowy, górnozaworowy
Moc maksymalna	70 KM przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm^3
Stopień sprężania	7,5
Maksymalny moment obrotowy	15 kGm przy 250 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	ciśnieniowo-rozbryzgowe

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	3+1 wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,0; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II, III
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy, jednoczęściowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	z kołami stożkowymi
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne, sprężyny śrubowe, amortyzatory teleskopowe
tylne	oś sztywna, resory piórowe, półeliptyczne, amortyzatory dźwigniowe
Koła	pojedyncze, pneumatyczne
Wymiary ogumienia	6,5—16"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,5/3 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimakowy z podwójną rolką
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	28°
Hamulec główny	hydrauliczny bębnowy na 4 koła
Hamulec ręczny	mechaniczny taśmowy na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu stałego, 300 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	trzyświatłowe, asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	metalowe, niesamonośne zamknięte
Liczba drzwi	4
Wentylacja	otwór nawiewny w kabinie kierowcy
Ogrzewanie	zależne od silnika (wodne)

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Samochodów Dostawczych
Nysa, ul. Szlak Chrobrego 6

SWW 1024–514

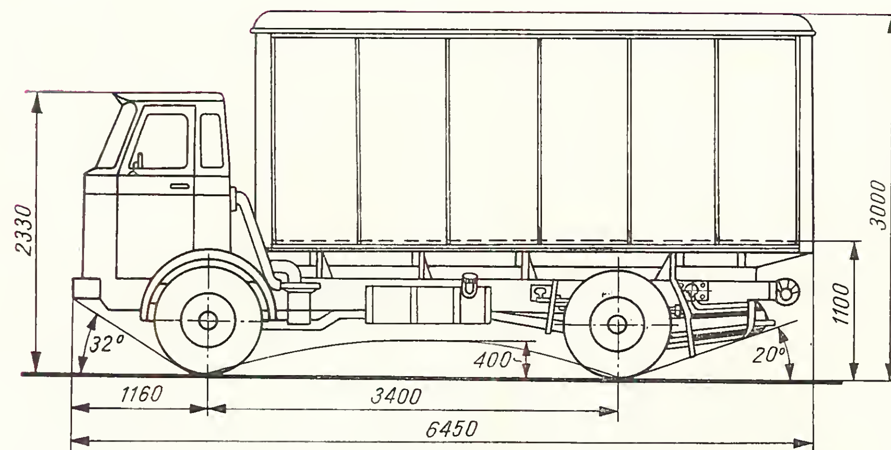
Nr karty 6-73/5

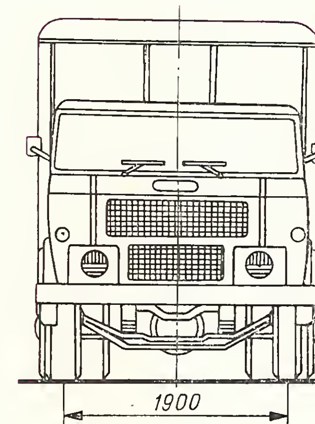
FURGON IZOTERMICZNY

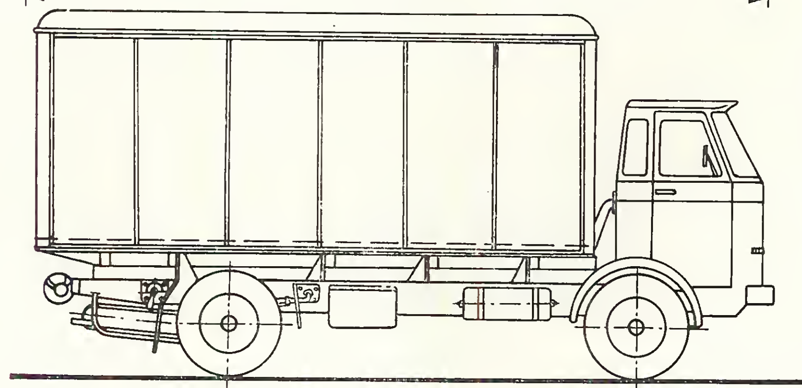
AUTOSAN N112

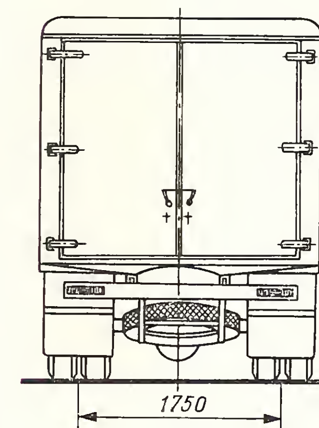
WYKONANIE 02




2330
3000
1100
32°
400
20°
1160
3400
6450


1900




1750

ZASTOSOWANIE

Furgon izotermiczny Autosan N112 w wykonaniu 02 jest przystosowany do przewozu towarów wymagających zabezpieczenia przed wpływami atmosferycznymi, jak również utrzymania zniżonej temperatury.

BUDOWA

Furgony N112 są montowane na podwoziach samochodów STAR 28 z silnikiem wysokoprężnym S530A lub STAR 29 wyposażonych w silnik gaźnikowy S47A.

Zewnętrzne poszycie nadwozia jest wykonane z gładkiej blachy łączonej pionowymi listwami i zabezpieczonej przeciwko korozji.

Wnętrze furgonu ma naturalną wentylację za pomocą dwóch zabezpieczonych przed przenikaniem deszczu nawiewów umieszczonych w ścianie przedniej oraz dwóch wywiewów znajdujących się w tylnej części ścian bocznych. Włączniki zainstalowane w suficie furgonu umożliwiają obsłudze porozumiewanie się z kierowcą. W suficie są również umieszczone dwie lampy oświetlające wnętrze. Dla ułatwienia dostępu do przestrzeni ładunkowej przy drzwiach tylnych i bocznych nadwozia umieszczone są składane stopnie wejściowe.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	4200 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	8950 kG
Obciążenie osi przedniej	2880 kG
Obciążenie osi tylnej	6070 kG
Powierzchnia użytkowa	9,6 m²
Pojemność przestrzeni ładunkowej	17,2 m³
Prędkość maksymalna	81 km/h
Zużycie paliwa	S530A — 22 l/100 km S47A — 36,4 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Promień skrętu	6,8 m
Wznios podłogi	1100 mm
Wysokość wnętrza	1850 mm
Długość wnętrza	4460 mm
Szerokość wnętrza	2160 mm
Liczba drzwi	1 — dwuskrzydłowe tylne

Silnik

Silnik	S530A	S47A
Typ i rodzaj silnika	trakcyjny, 4-suwowy	
Moment maksymalny	33 kGm przy 1600 obr/min	31 kGm przy 1600 obr/min
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min	105 KM przy 3000 obr/min
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm	95/110 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³	4678 cm³
Stopień sprężania	18	6,8
Rodzaj zasilania	wtrysk bezpośredni	gaźnikowe
Chłodzenie	wodne przymusowe	
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem	

Podwozie

Sprzęgło	suche, jednotarczowe, półodśrodkowe, sterowane mechanicznie
Skrzynia biegów	mechaniczna; koła biegów III i IV stale zazębione
Liczba biegów	5
Przełożenie skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1; V — 0,78; W — 5,75
Przełożenie napędu szybkościomierza	4/16
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej	7,17
Rama	dwie podłużnice (tłoczone z blachy o grubości 6 mm), połączone otwartymi poprzeczkami, nitowane
Liczba osi/osi napędzanych	2/1
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe z amortyzatorami
tył	resory piórowe z progresją gumową
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Mechanizm kierowniczy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	szczękowy, sterowany hydraulicznie ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec pomocniczy	mechaniczny szczękowy na wał napędowy
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6 kG/cm²

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatorów/pojemność	6SE/136 Ah
Liczba akumulatorów	2
Moc prądnicy	750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Szkielet konstrukcji	konstrukcja z profili giętych stalowych, połączonych za pomocą śrub do ramy
Podłoga	drewniana podwójna z izolacją pokrytą blachą ocynkowaną
Poszycie wewnętrzne	blacha aluminiowa z nałożonymi listwami drewnianymi
Wyposażenie	pojemnik na suchy lód (o wymiarach wewn. 250×250 mm) umieszczony na całej długości furgonu
Kabina kierowcy	typ wagonowy, blaszana, spawana, o dużej widoczności
Usytuowanie silnika	w kabinie obok kierowcy nad osią przednią
Liczba miejsc	2
Wentylacja	wlot powietrza na szybę przednią i okno w drzwiach kierowcy, wywiew przez dwa wywietrzniki umieszczone za drzwiami
Ogrzewanie	niezależne, z nawiewem na szyby przednie

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

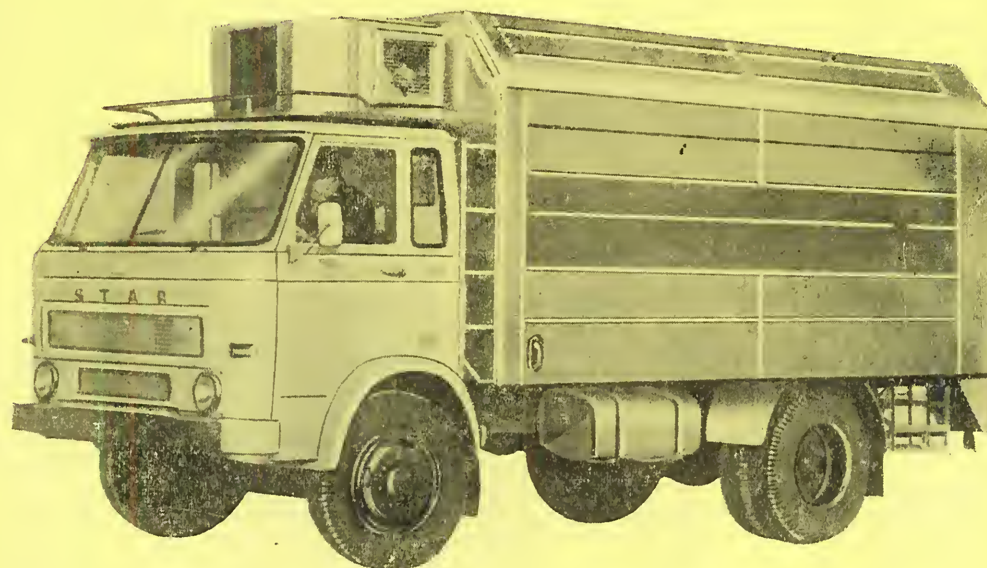
Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

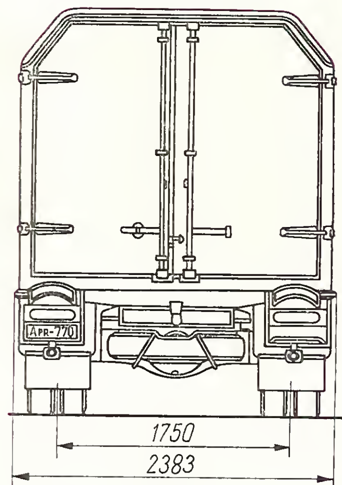
SWW 1024–524

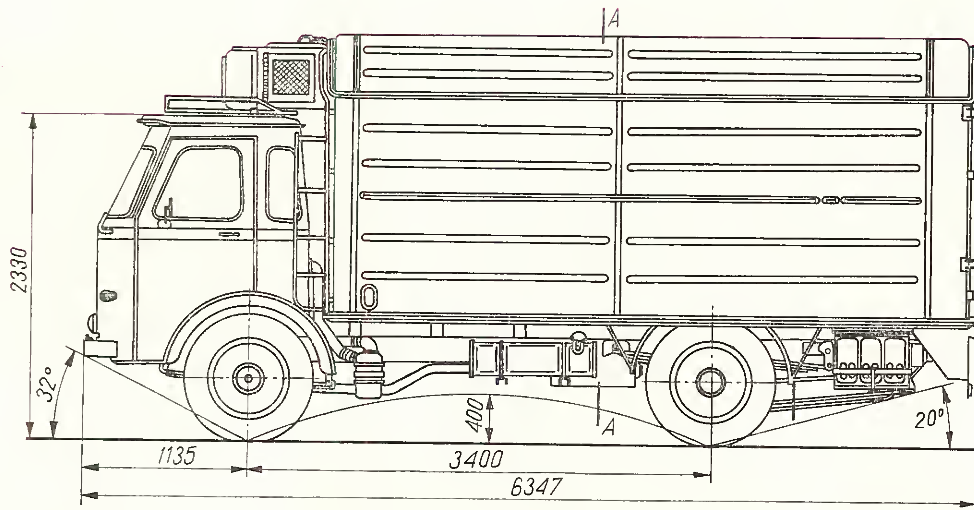
Nr karty 7-73/5

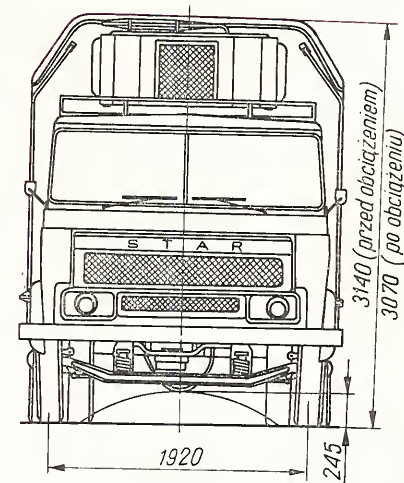
SAMOCHÓD CHŁODNIA

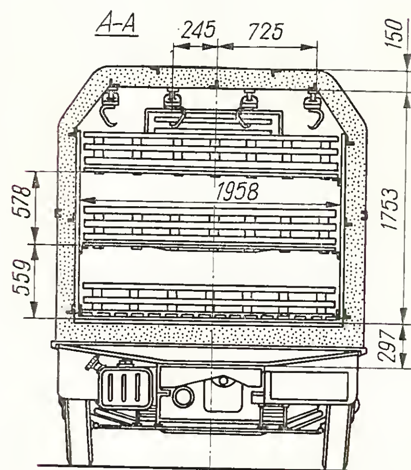
STAR-MIELEC MS-3

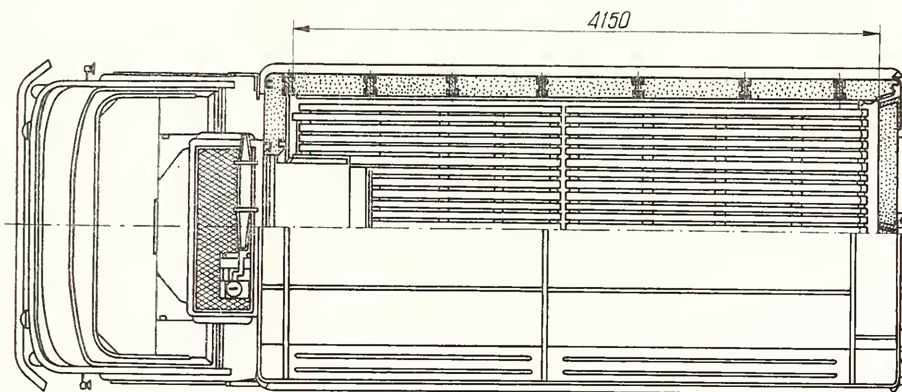



APR-770
1750
2383


A
2330
32°
400
A
20°
1135
3400
6347


STAR
3140 (przed obciążeniem)
3070 (po obciążeniu)
1920
245


A-A
245
725
150
578
1958
1753
559
297


4150

ZASTOSOWANIE

Samochód chłodnia typu M-3 jest pojazdem specjalnym przeznaczonym do drogowego transportu towarów w obniżonych temperaturach, szczególnie mięsa, przetworów mięsnych i artykułów pochodnych.

BUDOWA

Nadwozie chłodnicze jest zabudowane na podwoziu samochodu ciężarowego STAR A29 i wyposażone w agregat chłodniczy o niezależnym napędzie, zawieszonym na ścianie przedniej komory chłodniczej nad kabiną kierowcy. Oziębiacz powietrza agregatu w obudowie jest wprowadzony przez otwór do wnętrza komory. Na dachu kabiny wokół agregatu mocowany jest pomost umożliwiający łatwy dostęp do agregatu. Przymocowane na przednich narożach nadwozia drabinki umożliwiają wejście na pomost.

Pokrycia zewnętrzne komory są wykonane z blachy ze stopu lekkiego o złączach szczelnych, zabezpieczających przed przenikaniem do wnętrza wilgoci, aby nie obniżyć jakości izolacji. Pokrycia wewnętrzne z blachy (ze stopu aluminiowego) na dachu gładkiej, na ścianach falistej. Pokrycie to nie jest szczelne, a powstałe z falistości blachy otwory w dolnej części umożliwiają swobodny kontakt izolacji z powietrzem wnętrza komory. Ma to na celu umożliwienie swobodnego wydostania się wilgoci i wysuszenia izolacji w przypadku zacieku lub zawilgocenia w inny sposób.

Podłoga komory chłodniczej jest również dwuwarstwowa. Warstwa dolna (zewnętrzna) jest wykonana z blachy ze stopu lekkiego (uszczelniona), warstwa górna (wewnętrzna) z desek impregnowanych, wyłożonych blachą ocynkowaną zachodzącą na ściany boczne komory.

Wnętrze ścian wypełnione jest płytami izolacyjnymi o grubości 150 mm wykonanymi ze styropianu (spieniony polistyren), materiału mającego bardzo dobre własności izolacyjne i stosunkowo małą nasiąkliwość wodną.

Drzwi komory dwuskrzydłowe są odchylane o 270° (w celu ułożenia ich wzdłuż ścian bocznych).

Wyposażenie komory służące do składania przewożonych artykułów jest wymienne. Na prowadnicach u sufitu wzdłuż komory zawiesza się 68 haków do przewozu mięsa w pozycji wiszącej. Towar można również przewozić na półkach układanych w trzech kondygnacjach w poprzek komory, na biegnących wzdłuż ścian komory wspornikach. W przedniej części komory, przed półkami, są załadowane w pozycji pionowej trzy wąskie drabinki (o konstrukcji podobnej jak półki), które zabezpieczają towar przed spadnięciem z półek podczas hamowania.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ciężar pojazdu nieobciążonego (z wyposażeniem, olejem, wodą i paliwem)	5630 kG
Ładowność (dopuszczalny ciężar ładunku)	3200 kG
Ciężar całkowity pojazdu	8980 kG
Samochód przystosowany do holowania przyczepy o całkowitym ciężarze	5250 kG
Całkowity ciężar załadowanego wozu wraz z przyczepą	14230 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	6347 mm
szerokość	2383 mm
wysokość bez obciążenia	3140 mm
wysokość z obciążeniem	3070 mm
Poziom powierzchni ładunkowej nad jezdnią	
bez obciążenia	1200 mm
z obciążeniem	1130 mm
Zwis przedni/tylny	1135/1800 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1920/1750 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	245/420 mm
Minimalny promień skrętu	6500 mm
Prędkość maksymalna przy całkowitym obciążeniu na poziomych równych odcinkach szosy bez przyczepy	81,1 km/h
Zużycie paliwa na 100 km przy prędkości 65 km/h	37,5 l
Pojemność zbiornika paliwa	105 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S47A, 4-suwowy, gaźnikowy, z zapłonem iskrowym, górnozaworowy
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra	95 mm
Pojemność skokowa	4676 cm^3
Stopień sprężania	8,8
Minimalna LO paliwa	75
Kolejność zapłonu	1-5-3-6-2-4
Moc znamionowa	105 KM przy 3000 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	31 kGm przy 1650 obr/min
Jednostkowe zużycie paliwa	255 G/KMh
Chłodzenie	wodne, wymuszone z termostatem
Smarowanie	mieszane, obiegowe; panewki wału korbowego, wału rozrządu i oś dźwigni zaworów pod ciśnieniem, gładź cylindrów rozbryzgiem
Ciśnienie oleju w układzie smarowania	2...4,5 kG/cm^2

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne jednotarczowe, suche, półodśrodkowe
Skrzynia biegów	mechaniczna 5-biegowa + bieg wsteczny, zblokowana z silnikiem z IV biegiem bezpośrednim i V nadbiegiem
Biegi synchronizowane	II, III, IV i V
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1,00; V — 0,78; W — 5,78
Przeniesienie momentu obrotowego	sprzęgło silnika, skrzynia biegów przedni wał napędowy, tylny wał napędowy, tylny most, koła jezdne
Most napędzający	tylny, sztywny z półosiami obciążonymi
Przekładnia główna	stożkowa z zębami łukowymi
Przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	z 2 koronkami i 4 satelitami o zębach prostych, osadzonych na dwóch sworzniach
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	na resorach piórowych, podłużnych, zawieszonych na wieszakach
tylne	jak wyżej
Koła	tarczowe dwupierścieniowe
Wymiary ogumienia	8,25-20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	z przekładnią kulkową, umieszczoną po lewej stronie, kolumna kierownicy przegubowa
Przełożenie średnie przekładni kierowniczej	20,75
Hamulec główny	nożny, hydrauliczny, z nadciśnieniowym mechanizmem wspomagającym, działającym na 4 koła
Hamulec ręczny	taśmowy, działający na wał napędowy za skrzynką biegów, uruchamiany dźwignią z prawej strony siedzenia kierowcy

Instalacja elektryczna

Napięcie znamionowe	12 V
Akumulator	typ 6SE136 12 V/105 Ah
Prądnica	typ P6e prądu stałego 12 V/300 W
Rozrusznik	typ R5 "N" 12 V/1,8 kM

Kabina kierowcy

umieszczona nad silnikiem, wykonana z blach stalowych łączonych za pomocą spawania i zgrzewania

Wyposażenie kabiny
- dwa fotele (kierowcy + pomocnika)
- urządzenie grzewczo-wentylacyjne, wodne o wydajności cieplnej 4000 kcal/h z indywidualnie sterowanymi nadmuchami na szyby i wnętrze kabiny (dmuchawa o dwóch zakresach obrotów i wydajności 200 m³/h)
- izolacja termiczno-akustyczna

Agregat chłodniczy

Typ i rodzaj	BS-4SE, sprężarkowy
Czynnik chłodniczy	R12 (feron 12)
Ciężar czynnika chłodniczego	8 kG
Regulacja temperatury	automatyczna
Odszranianie parownika	automatyczne
Napęd agregatu	
spalinowy	w czasie jazdy samochodu silnikiem gaźnikowym S101-M-1B (moc 5,5 kM)
elektryczny	w czasie postoju samochodu silnikiem elektrycznym zasilanym z sieci energetycznej 380/220 V, 50 Hz
Wydajność chłodnicza przy temp. parowania −25°C i temp. kondensacji +35°C	1300 kcal/h

Komora chłodnicza

Typ	furgon
Wymiary wewnętrzne komory ładunkowej	
długość	4150 mm
wysokość	1755 mm
szerokość	1960 mm
powierzchnia ładunkowa	6,8 m²
objętość	12,2 m³

Wymiary otworu drzwiowego	
wysokość	1730 mm
szerokość	1960 mm
Grubość izolacji	150 mm
Uzyskiwana temperatura wnętrza przy temperaturze otoczenia 30°C (komora nienaładowana)	—18°C
Czas wychładzania pustej komory (z wyposażeniem) od temperatury +25...0°C przy temperaturze otoczenia +25°C	ok. 65 min

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

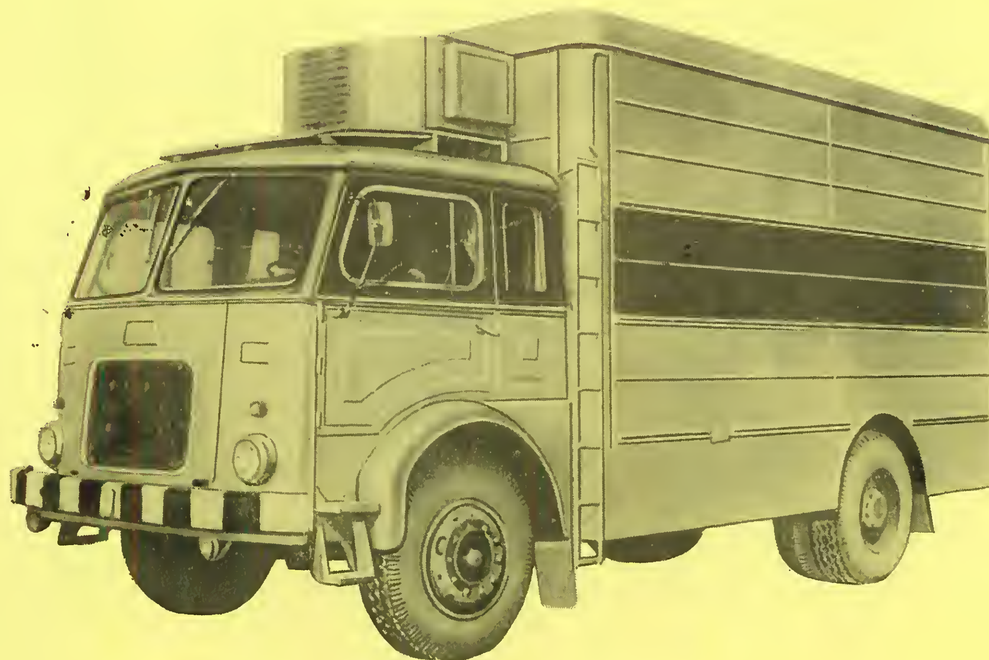
WSK „DELTA—MIELEC"
w Mielcu

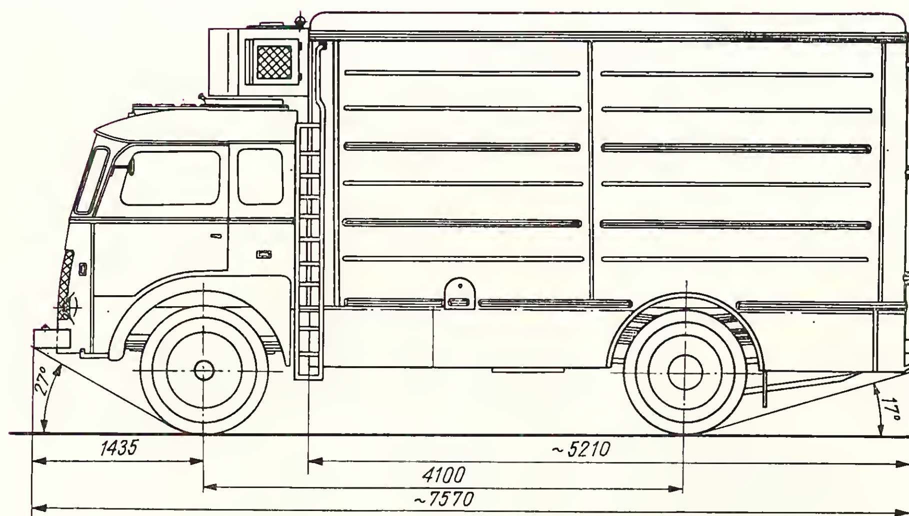
SWW 1024–524

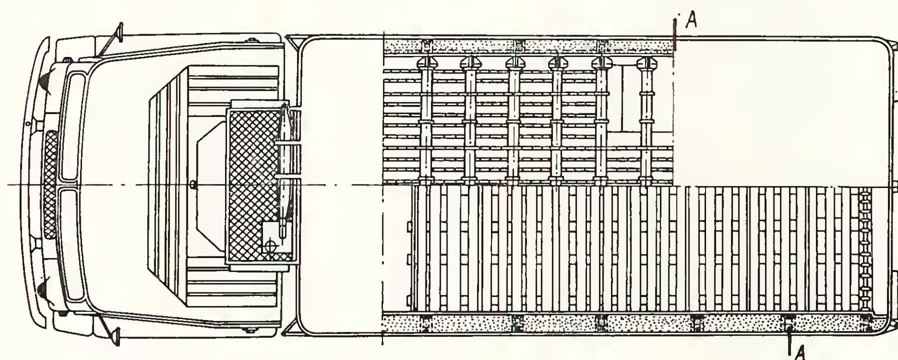
Nr karty 8-73/5

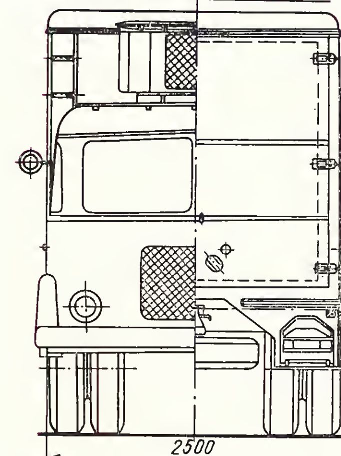
SAMOCHÓD CHŁODNIA

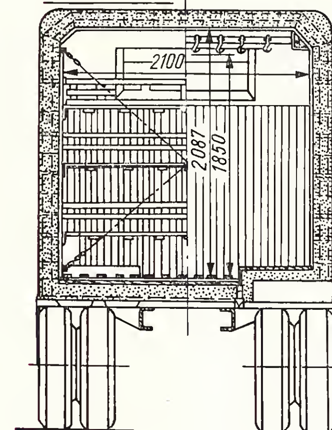
JELCZ-MIELEC




27°
17°
1435
~5210
4100
~7570


A
A


Widok od przodu
Widok od tyłu
2500


A–A
Obrócono o 90°
2100
2087
1850

ZASTOSOWANIE

Samochód chłodnia typu JELCZ-MIELEC jest pojazdem specjalnym przeznaczonym do drogowego transportu towarów w obniżonych temperaturach, szczególnie mięsa, przetworów mięsnych i artykułów pochodnych.

BUDOWA

Nadwozie chłodnicze jest zbudowane na wydłużonym nieco podwoziu samochodu ciężarowego JELCZ 315M z zabudowanym agregatem chłodniczym na przedniej ścianie komory nad kabiną kierowcy. Na dachu kabiny wokół agregatu jest przymocowany pomost umożliwiający łatwy dostęp do agregatu.

Wejście na pomost umożliwiają składane drabinki, przymocowane do przednich naroży komory. Pod agregatem na dachu kabiny jest umieszczony zbiornik paliwa do zasilania agregatu chłodniczego.

Poszycia zewnętrzne są wykonane z blachy, ze stopu lekkiego o złączach szczelnych zabezpieczających przed przenikaniem wilgoci do wnętrza izolacji. Poszycia wewnętrzne również ze stopu lekkiego — na dachu gładkie, na ścianach faliste — nie są szczelne. Otwory w dolnej części umożliwiają swobodny kontakt izolacji z powietrzem komory. Celem tego kontaktu jest umożliwienie wydostania się wilgoci z izolacji w przypadku zacieku.

Podłoga komory jest dwuwarstwowa. Warstwa dolna, zewnętrzna jest wykonana z blachy pokrytej sklejką. Warstwa górna jest wykonana z desek impregnowanych i wyłożona blachą ocynkowaną zachodzącą na ściany boczne komory. Między warstwy jest włożona izolacja.

Drzwi komory dwuskrzydłowe są odchylane o kąt 270° (aż do ich ułożenia wzdłuż ścian bocznych).

Podłoga komory chłodniczej jest pokryta drewnianymi kółkami. Na belkach u sufitu są zawieszone haki do przewozu mięsa w pozycji wiszącej. Towar można przewozić również na półkach w trzech kondygnacjach. W przedniej części komory, na poziomie każdej kondygnacji półek znajdują się drabinki, które zabezpieczają towar przed spadnięciem podczas hamowania. Na okuciach mocujących podłużne kątowniki nośne dla półek znajdują się zaczepy pozwalające na zabezpieczenie ładunku przed przemieszczaniem się w czasie jazdy, za pomocą łańcuchów, sznurów, linek itp.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ciężar pojazdu nieobciążonego	9440 kG
Ładowność	5000 kG
Ciężar całkowity pojazdu	14590 kG
Wymiary zewnętrzne pojazdu	
długość	7570 mm
szerokość	2500 mm
wysokość (bez obciążenia)	3660 mm
Zwis	
przedni/tylny	1300/1653 mm
Obciążenie osi	
przedniej/tylnej	5300/9290 kG
Rozstaw osi	4100 mm
Rozstaw kół	
przednich/tylnych	2086/1800 mm
Odstęp kół bliźniaczych	350 mm
Prześwit	
poprzeczny/podłużny	272/415 mm
Średnica zawracania	
w lewo/w prawo	18,5/21,8 m
Kąt natarcia	26°
Kąt zejścia	16°
Największa szybkość samochodu na równych odcinkach szosy bez przyczepy	85 km/h
Zużycie paliwa na 100 km	30 l
Pojemnik zbiornika paliwa	150 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	SW680/1, 4-suwowy, z zapłonem samoczynnym, górnozaworowy, rzędowy, pionowy, wolnossący
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	127/146 mm
Pojemność skokowa	11100 cm³
Stopień sprężania	15,8
Kolejność zapłonu	1-5-3-6-2-4
Moc znamionowa	200 kM przy 2200 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	75,5 kGm przy 1200 obr/min
Jednostkowe zużycie paliwa	184 G/KMh
Chłodzenie	wodne, wymuszone z termostatem
Smarowanie	mieszane: łożyska główne, korbowodowe, przekładnie zębate rozrzędu łożyska wału rozrzędu i dźwigienek zaworowych — pod ciśnieniem, pozostałe części — rozbryzgowo
Ciśnienie oleju w układzie smarowania	3,5...4,2 kG/cm²

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	mechaniczna, oddzielona od silnika,

	zawieszona elastycznie w ramie, pracująca w układzie poziomym, połączona ze sprzęgłem wałkiem przegubowym, 5-biegowa + bieg wsteczny
Biegi synchronizowane	II, III, IV i V
Przełożenia skrzyni biegów	I — 5,62; II — 2,94; III — 1,595; IV — 1,0; V — 0,697; W — 5,62
Przeniesienie momentu obrotowego	sprzęgło, przedni wał napędowy, skrzynia biegów, tylny wał napędowy, tylny most, koła jezdne
Most napędzający	tylny, sztywny z półosiami odciążonymi
Przekładnia główna	dwustopniowa
Przełożenie całkowite	6,83

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, półeliptyczne, podłużne, zawieszone na wieszakach oraz amortyzatory teleskopowe typu At13
tylne	główne resory piórowe, półeliptyczne, podłużne, zawieszone na wieszakach oraz pomocnicze oparte na ślizgaczach
Koła	tarczowe
Wymiary ogumienia	11—20″
Ciśnienie powietrza w oponach	
przednich	6,50 kG/cm²
tylnych zewnętrznych	6,50 kG/cm²
tylnych wewnętrznych	6,0 kG/cm²
Liczba kół	6+jedno zapasowe

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ze wspomaganiem hydraulicznym w kolumnie kierownicy
Zasilanie mechanizmu wspomagającego	pompą olejową zębatą napędzaną od silnika
Maksymalne ciśnienie oleju niezbędne przy pracy układu kierowniczego	70 kG/cm²
Moment maksymalny wytworzony przez hydrauliczny mechanizm wspomagania	330 kGm
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	22,5
Hamulec główny	nożny, pneumatyczny, dwuobwodowy, jednoprzewodowy o ciśnieniu roboczym 6,2...7,35 kG/cm²
Hamulec ręczny	mechaniczny, działający na tylne koła jezdne z chwilą kilkakrotnego zaciągania dźwignią urządzenia bębnowo-zapadkowego

Instalacja elektryczna

Napięcie znamionowe	24 V
Akumulatory	2×170 Ah
Prądnica	prądu przemiennego typu A12M 12 V/500 W
Rozrusznik	24 V/6 kM

Kabina kierowcy

umieszczona nad silnikiem, z blach stalowych łączonych za pomocą spawania i zgrzewania

Wyposażenie kabiny
— dwa fotele (kierowcy + pomocnika)
— dwa siedzenia dodatkowe (do wykorzystania na krótkich trasach)
— leżanka przymocowana na tylnej ścianie kabiny
— ogrzewanie wodne zasilane cieczą z układu chłodzenia silnika
— ogrzewanie benzynowe
— izolacja termiczno-akustyczna

Agregat chłodniczy

Typ i rodzaj	BS-4SE, sprężarkowy
Czynnik chłodniczy	R12 (furgon 12)
Ciężar czynnika chłodniczego	8 kG
Regulacja temperatury	automatyczna
Odszranianie parownika	automatyczne
Napęd agregatu	
spalinowy	w czasie jazdy samochodu silnikiem gaźnikowym S101-M-1B (moc 5,5 KM)
elektryczny	w czasie postoju samochodu silnikiem elektrycznym zasilanym z sieci energetycznej 380/220 V, 50 Hz
Wydajność chłodnicza przy temperaturze parowania −25°C i temperaturze kondensacji +35°C	1300 kcal/h

Komora chłodnicza

Typ	furgon
Wymiary wewnętrzne komory ładunkowej	
długość	4825 mm
wysokość	2087 mm
szerokość	2100 mm
Powierzchnia ładowania	10 m^2
Objętość komory	21 m^3
Wymiary otworu drzwiowego	
wysokość	1955 mm
szerokość	2098 mm
Grubość izolacji	150 mm

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

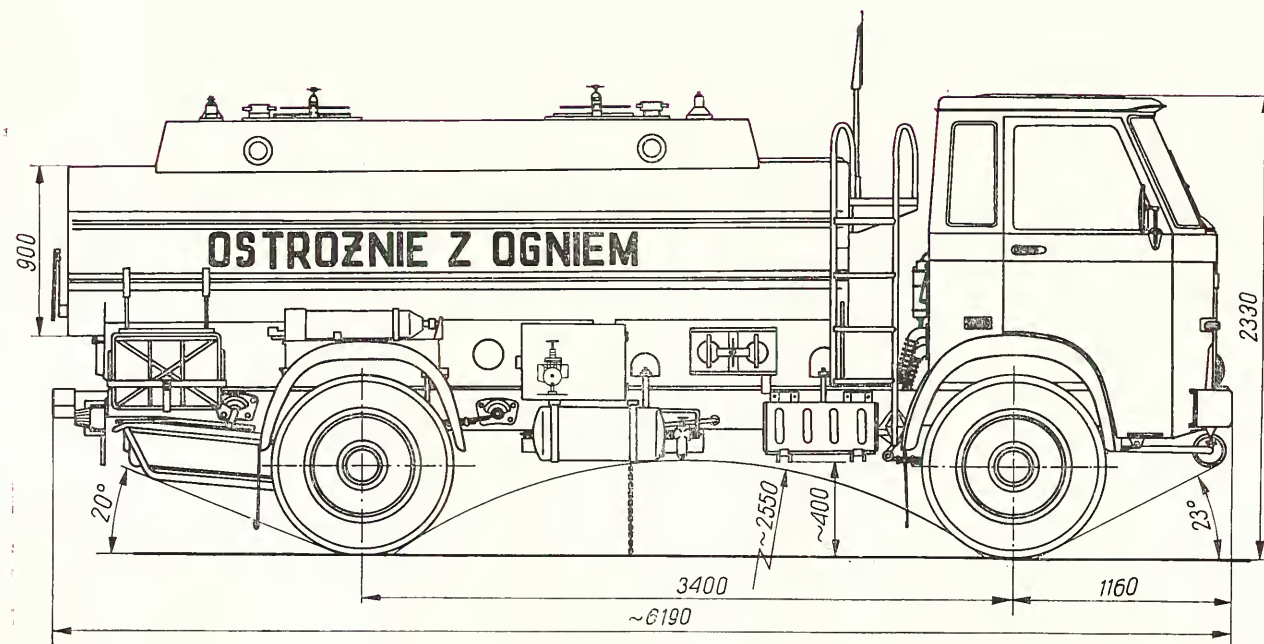
WSK „DELTA—MIELEC"
w Mielcu

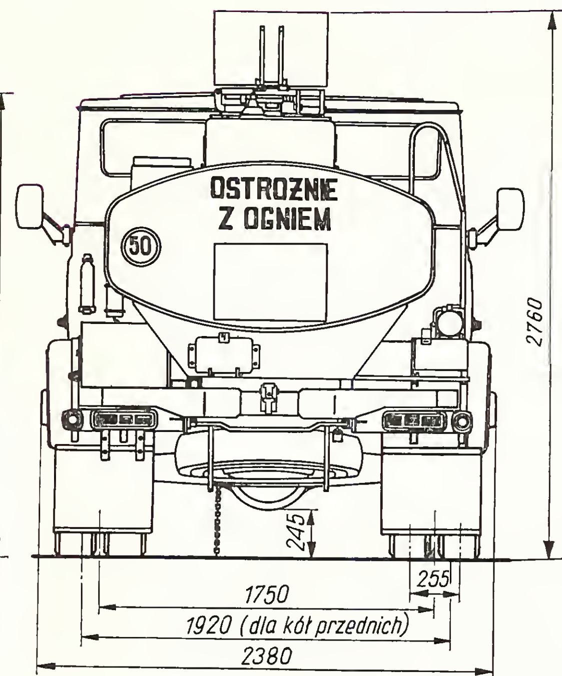
SWW 1024–614

Nr karty 9-73/5

SAMOCHÓD CYSTERNA (AUTOCYSTERNA) **A3-573**




OSTROŻNIE Z OGNIEM
900
2330
20°
~2550
~400
23°
3400
1160
~6190


OSTROŻNIE
Z OGNIEM
50
2760
245
255
1750
1920 (dla kół przednich)
2380

ZASTOSOWANIE

Autocysterna jest przeznaczona do transportu cieczy klasy IIIa (paliwa płynne, jak benzyna, oleje napędowe) wg „Rozporządzenia MK i MSW w sprawie bezpieczeństwa ruchu przy przewozie materiałów niebezpiecznych po drogach publicznych" (Dz.U. nr 54 poz. 337), których:

— prężność par w temperaturze 38° wynosi maks. 0,6 kG/cm²,
— współczynnik rozszerzalności objętościowej wynosi maks. $120 \cdot 10^{-5}$,
— ciężar właściwy wynosi 0,85 kG/dm³,
— własności fizyko-chemiczne nie działają korodująco na stal (liczba kwasowa maks. 5 mg KOH/100 cm³).

Dopuszczalne jest przewożenie cieczy o większym współczynniku rozszerzalności objętościowej lub o większej masie właściwej pod warunkiem, że napełnienie będzie poniżej poziomu nominalnego.

BUDOWA

Autocysterna ma zbiornik dwukomorowy o łącznej pojemności 5,2 m³. Zbiornik jest konstrukcją spawaną z blachy stalowej o grubości 3 mm, dna 4 mm. Każda komora ma kołpak, w którym znajduje się właz z wlewem, zawór odpowietrzający, wziernik kontrolny oraz listwa pomiarowa. Cysterna jest przystosowana do legalizacji przez Urząd Jakości i Miar jako naczynie jednomiarowe. Cysterna jest zamontowana na podwoziu samochodu Star 28.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących	2
Ładowność	4400 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	9280 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	3340/5940 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	6110 mm
szerokość	2390 mm
wysokość	2830 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1920/1750 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	245/420 mm
Minimalny promień skrętu	6750 mm
Prędkość maksymalna	81 km/h
Zużycie paliwa	ok. 20,6 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S530 A1
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm
Pojemność skokowa	6230 cm³
Stopień sprężania	18
Maksymalny moment obrotowy	33 kGm przy 1600 obr/min
Chłodzenie	wodne, wymuszone
Smarowanie	mieszane

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne jednotarczowe suche
Skrzynia biegów	5-biegowa + wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1,00; V — 0,78 + W — 5,75
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy rurowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	pojedyncza, stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	stożkowy, 4 satelity
Półosie	odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe + amortyzatory ramieniowe — oś sztywna
tylne	most sztywny, resory piórowe półeliptyczne + resory dodatkowe gumowe
Koła	przód pojedyncze, tył bliźniacze
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	śrubowo-kulkowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5
Maksymalny kąt skrętu kół	45°
Hamulec główny	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym,

Hamulec ręczny	taśmowy, działający na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12/24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/136 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu stałego, 12 V, 300 W
Moc rozrusznika	24 V, 4 KM
Reflektory	Ø 150 mm ze światłem asymetrycznym

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	zbiornik cysterny + kabina
Liczba drzwi	2
Wentylacja	nawiew nad szybą przednią lub dmuchawa ogrzewania
Ogrzewanie	zależne od silnika, wodne, z nadmuchem ciepłego powietrza na szyby

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych
Kielce, ul. Dzierżyńskiego

SAMOCHODY Z WYPOSAŻENIEM
DO SPECJALNYCH CELÓW NA PODWOZIACH SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH



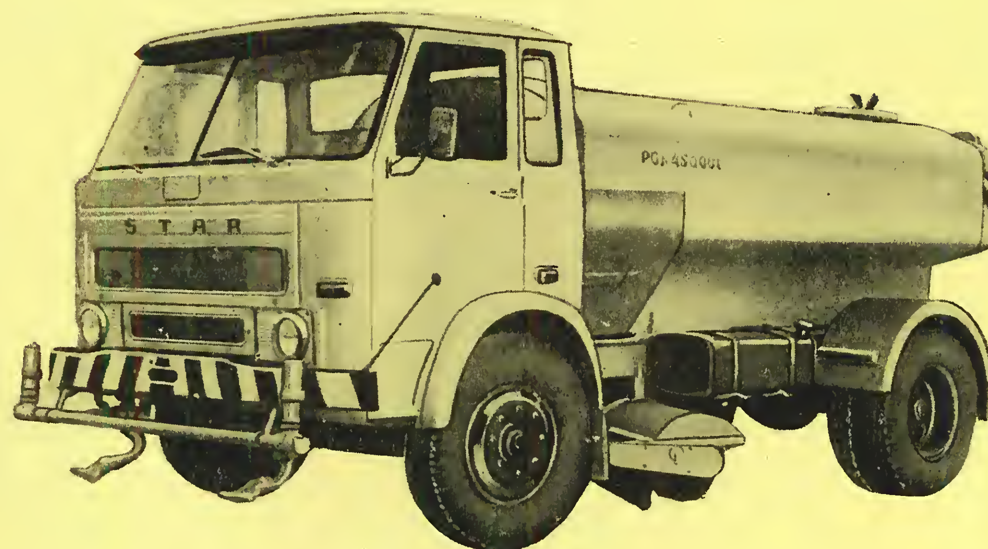
SWW 1025–2,3,4,6

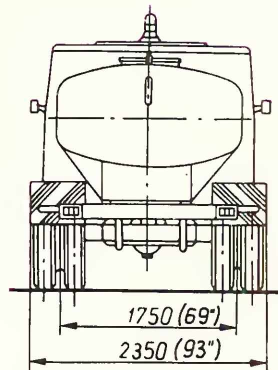
SWW 1025–2

Nr karty 1-73/6

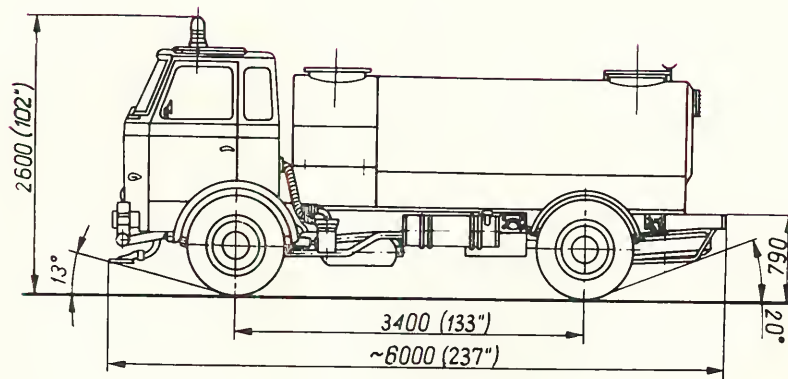
POLEWARKO-ZAMIATARKA

PZ-6

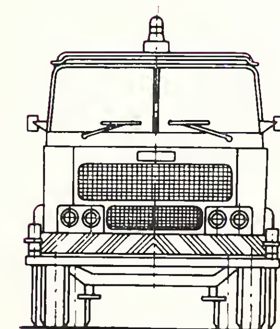


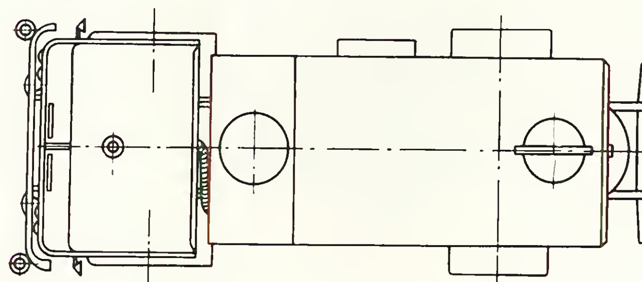


1750 (69")
2350 (93")



2600 (102")
13°
3400 (133")
~6000 (237")
760
20°





ZASTOSOWANIE

Polewarko-zamiatarka PZ-6, zmontowana na podwoziu samochodu ciężarowego STAR 28, to nowoczesny uniwersalny sprzęt mogący zaspokoić wymagania każdego przedsiębiorstwa gospodarki komunalnej. Przede wszystkim służy do zraszania, zmywania i zamiatania ulic i placów o twardej nawierzchni. Oprócz tego jednak może być używana do transportu wody, do wypompowywania i wywożenia wody z zalanych obiektów, a nawet do gaszenia pożarów. W okresie zimowym z przodu samochodu można zainstalować pług odśnieżny.

BUDOWA

Zbiornik wody o pojemności 4500 l jest przymocowany na ramie podwozia. Konstrukcja zbiornika umożliwia napełnianie go zarówno z hydrantu ulicznego, jak też z rzeki lub stawu. W przedniej części zbiornika w specjalnej komorze znajduje się jednostopniowa pompa wirowa odśrodkowa ze spiralą i dyfuzorem oraz dodatkowy zbiornik wody do jej zalewania. Pompa otrzymuje napęd z prawej bocznej przystawki skrzyni biegów samochodu, poprzez własne sprzęgło tarczowe suche zsynchronizowane ze sprzęgłem samochodu. Włączanie i wyłączanie pompy odbywa się za pomocą cylindra pneumatycznego sterowanego z kabiny kierowcy.

Pompa jest połączona rurami stalowymi z polewakami i zmywakami zainstalowanymi z przodu samochodu. Sposób przymocowania polewaków i zmywaków daje możliwość regulacji ich położenia.

Szczotka mechaniczna, podniesiona do ramy podwozia pod zbiornikiem wody, pobiera napęd z lewej bocznej przystawki skrzyni biegów samochodu. Szczotka ma włosie ze stalowego drutu lub z tworzywa sztucznego.

Pod zbiornkiem wody, między jego podporami, przewidziano pomieszczenie na węże ssawne i tłoczne oraz osprzęt pomocniczy, jak np. stojak hydrantu, klucze do otwierania studzienek hydrantowych itd.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Pojemność zbiornika wody	4500 l
Dopuszczalny ciężar całkowity	9000 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	6300 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	2330 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1920/1750 mm
Minimalny promień skrętu	6500 mm
Zużycie paliwa	20 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Wydajność pompy wirowej	800 l/min
Czas napełniania zbiornika wodą z hydrantu	6 min
ze stawu itp.	10 min
Szerokość polewania (przy prędkości 25 km/h)	16 m
Szerokość zmywania (przy prędkości 12 km/h)	3,5 m
Szerokość zamiatania (przy prędkości 15 km/h)	2 m
Długość drogi polewania przy jednorazowym napełnieniu zbiornika	2280 mm

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S530A wysokoprężny
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6-rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm
Pojemność skokowa	6231 cm^3
Stopień sprężania	17,4
Maksymalny moment obrotowy	33 kGm przy 1600 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe, suche, cierne
Skrzynia biegów	5-biegowa
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,86; II — 4,08; III — 2,47; IV — 1,49; V — 1; W — 7,37
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory hydrauliczne
tylne	resory piórowe

Wymiary ogumienia	8,25—20″
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5
Maksymalny kąt skrętu kół	45°
Hamulec główny	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec ręczny	mechaniczny taśmowy, działający na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/136 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	P6c/300 W
Moc rozrusznika	4 KM
Reflektory	z asymetrycznym światłem mijania

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy metalowa zamknięta
Liczba drzwi	2 w kabinie kierowcy
Wentylacja	wentylator, otwierane okna
Ogrzewanie	nagrzewnica wodna

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

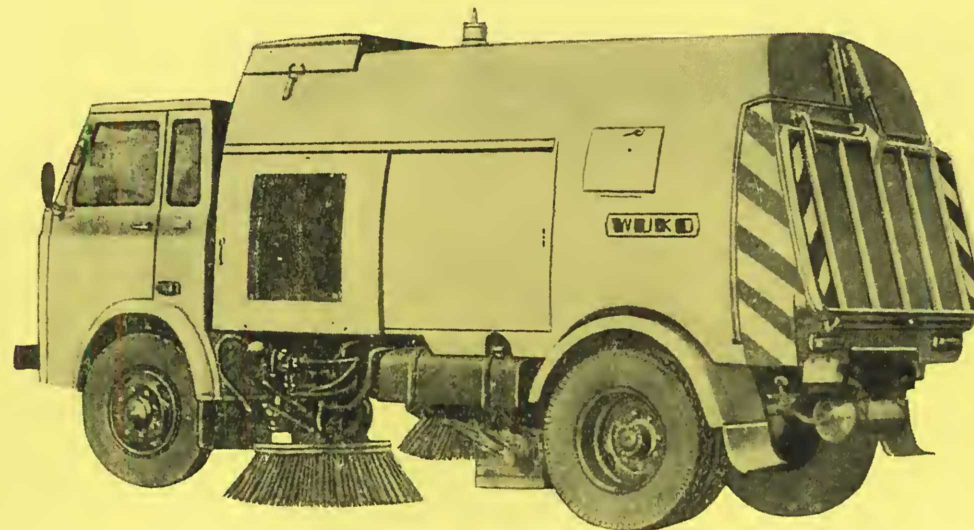
Wytwórnia Urządzeń Komunalnych
Łódź, ul. Okopowa 70/106

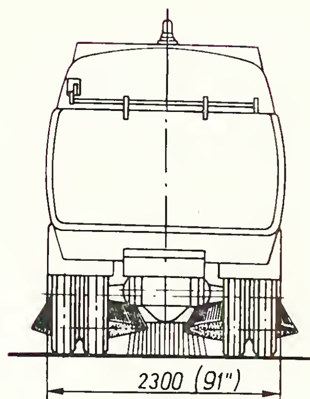
SWW 1025–22

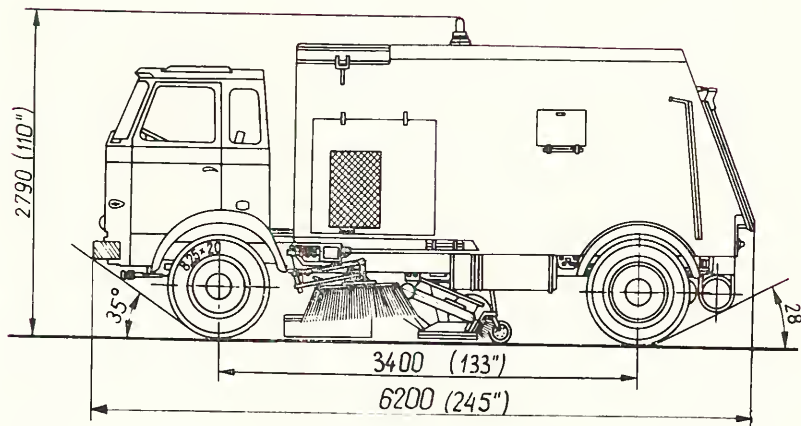
Nr karty 2-73/6

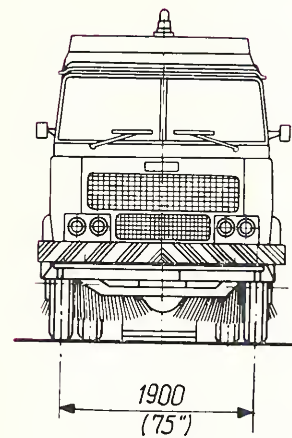
ZAMIATARKA SAMOZBIERNA

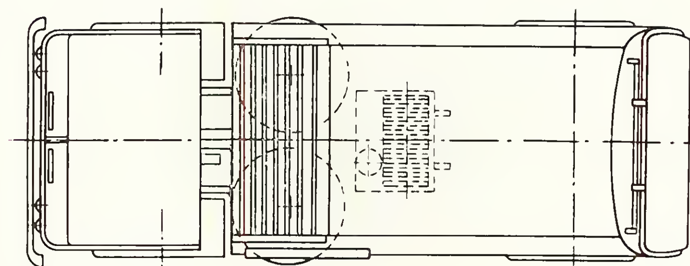
ZM-7




2300 (91")


2790 (110")
825×20
35°
28°
3400 (133")
6200 (245")


1900
(75")



ZASTOSOWANIE

Zamiatarka ZM-7 stanowi niezawodny nowoczesny sprzęt przeznaczony dla przedsiębiorstw gospodarki komunalnej. Szczególne efekty eksploatacyjne przynosi ona w dużych miastach mających uszlachetnione nawierzchnie ulic i placów. Dokładne i skuteczne zamiatanie uzyskuje się dzięki elastycznie zawieszonym, hydraulicznie napędzanym i pneumatycznie sterowanym szczotkom talerzowym.

BUDOWA

Zamiatarka ZM-7 na podwoziu samochodu STAR 28 ma dwie hydraulicznie napędzane szczotki talerzowe, które zmiatają śmieci w kierunku podłużnej osi samochodu. Praca tych szczotek jest niezależna. Uruchomienie każdej szczotki z osobna lub obu naraz następuje w zależności od stanu zanieczyszczenia zamiatanej powierzchni i aktualnych potrzeb.

Do przesuwania śmieci w kierunku układu zasysającego służy szczotka walcowa napędzana dodatkowym silnikiem gaźnikowym o mocy 70 KM. Silnik ten stanowi też źródło napędu dla wentylatora, który poprzez swoją ssawę zasysa śmieci do zbiornika.

Bezpylność pracy zamiatarki jest zapewniona dzięki specjalnym urządzeniom zraszającym oraz specjalnym filtrom powietrznym.

Specjalny układ wodny ze zbiornikiem wody o pojemności 1000 litrów służy do zraszania zamiatanej powierzchni oraz do wtryskiwania wody do układu zasysającego, a specjalne filtry w układzie zasysającym oczyszczają powietrze przenikające z pojemnika śmieci.

Opróżniania zbiornika zamiatarki dokonuje się przez wychylenie go do tyłu za pomocą podnośnika hydraulicznego po uprzednim otworzeniu sterowanej hydraulicznie tylnej klapy.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Pojemność zbiornika śmieci	3,6 m³
Pojemność zbiornika wody	1000 l
Dopuszczalny ciężar całkowity	9280 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	6200 mm
szerokość	2300 mm
wysokość	2550 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1920/1750 mm
Minimalny promień skrętu	6500 mm
Zużycie paliwa	20 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Szerokość zamiatania	2500 mm
Obroty szczotek	0...120 obr/min
Eksploatacyjna wydajność zamiatania	20000 m/1 zbiornik
Średnia ilość zamiecionych kilometrów	27 km/8 h pracy

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S530A wysokoprężny
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³
Stopień sprężania	17,4
Maksymalny moment obrotowy	33 kGm przy 1600 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe, suche cierne
Skrzynia biegów	pięciobiegowa
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,86; II — 4,08; III — 2,47; IV — 1,49; V — 1; W — 7,37
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory hydrauliczne
tylne	resory piórowe
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5

Maksymalny kąt skrętu kół	45°
Hamulec główny	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec ręczny	mechaniczny taśmowy, działający na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/136 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	P6c, 300 W
Moc rozrusznika	4 KM
Reflektory	z asymetrycznym światłem mijania

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy metalowa zamknięta
Liczba drzwi	2 w kabinie kierowcy
Wentylacja	wentylator, otwierane okna
Ogrzewanie	nagrzewnica wodna

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Wytwórnia Urządzeń Komunalnych
Łódź, ul. Okopowa 70/106

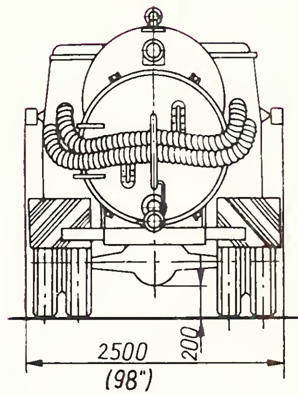
SWW 1025–23

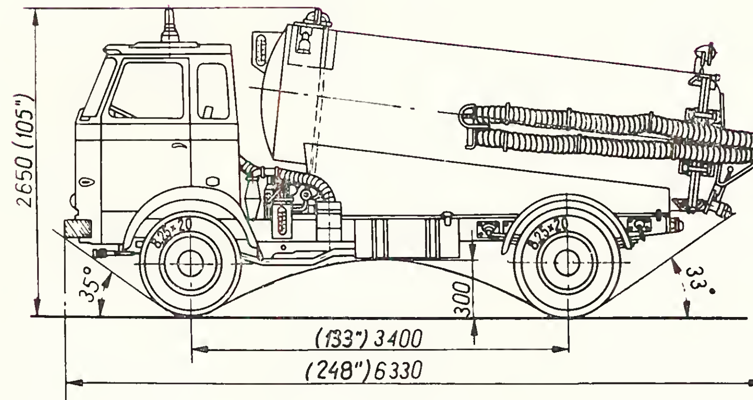
Nr karty 3-73/6

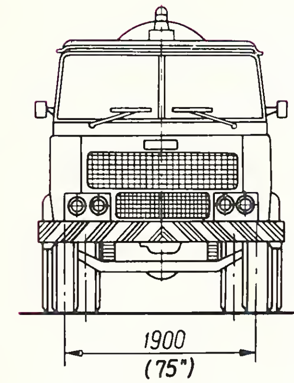
SAMOCHÓD ASENIZACYJNY

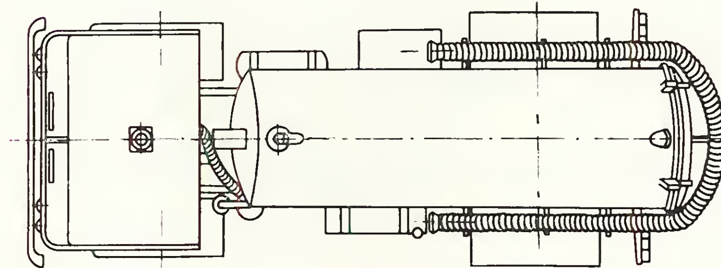
SK-4




2500
(98")
200


2650 (105")
35°
33°
300
(133") 3400
(248") 6330


1900
(75")



ZASTOSOWANIE

Samochód asenizacyjny SK-4, wyposażony w zbiornik i wysokosprawną pompę próżniową, służy do wywozu nieczystości płynnych. Wytwarzane przez pompę podciśnienie w zbiorniku umożliwia zasysanie nieczystości z głębokości dochodzącej do 8 m.

Łatwość obsługi i niezawodność działania urządzeń samochodu SK-4 predystynują go do pracy w różnych warunkach, zarówno w miejscowościach o niskim stopniu skanalizowania, jak i w miejscowościach całkowicie pozbawionych kanalizacji.

BUDOWA

Wyposażenie samochodu asenizacyjnego SK-4 na podwoziu samochodu Star 28 składa się ze zbiornika o pojemności 4500 l, wysokosprawnej pompy próżniowej oraz armatury. Pompa otrzymuje napęd od bocznej przystawki skrzyni biegów samochodu. Zasysanie nieczystości odbywa się za pomocą dwóch elastycznych węży ssawnych (o długości 6 m każdy) zakończonych szybkoskrętnymi złączami.

Elastyczne węże ssawne ułatwiają zasysanie nieczystości lub wody z trudnodostępnych miejsc lub z zalanych pomieszczeń.

Opróżnianie zbiornika odbywa się pod ciśnieniem hydrostatycznym albo też w wyniku nadciśnienia, które może być wytwarzane w zbiorniku przez pompę. Łatwą konserwację zbiornika oraz właściwą jego dezynfekcję zapewnia otwierane tylne dno.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Pojemność zbiornika nieczystości	4500 l
Dopuszczalny ciężar całkowity	9160 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	6330 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	2650 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1920/1750 mm
Minimalny promień skrętu	6500 mm
Prędkość dopuszczalna	50 km/h
Zużycie paliwa	20 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Czas napełniania zbiornika nieczystości z głębokości 7 m	4 min
Czas opróżniania zbiornika pod ciśnieniem hydrostatycznym	4 min
Maksymalne podciśnienie w układzie ssącym	0,8...0,9 kG/cm²

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S530 wysokoprężny
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³
Stopień sprężania	17,4
Maksymalny moment obrotowy	33 kGm przy 1600 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	5-biegowa + wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,86; II — 4,08; III — 2,47; IV — 1,49; V — 1; W — 7,37
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory hydrauliczne
tylne	resory piórowe
Wymiary ogumienia	8,25—20″
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5
Maksymalny kąt skrętu kół	45°
Hamulec główny	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec ręczny	taśmowy, działający na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/136 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	P6c, 300 W
Moc rozrusznika	4 KM
Reflektory	z asymetrycznym światłem mijania

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy metalowa zamknięta
Liczba drzwi	2
Wentylacja	wentylator, otwierane okna
Ogrzewanie	nagrzewnica wodna

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Wytwórnia Urządzeń Komunalnych
Łódź, ul. Okopowa 70/106

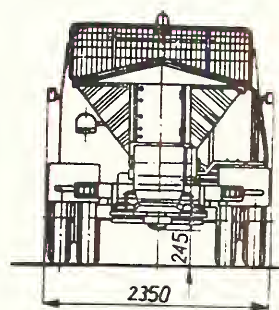
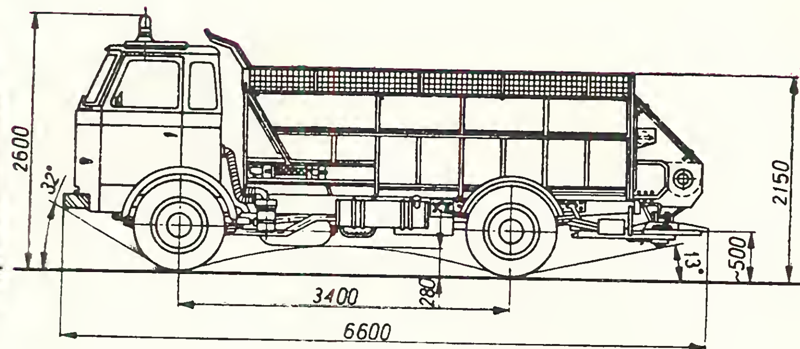
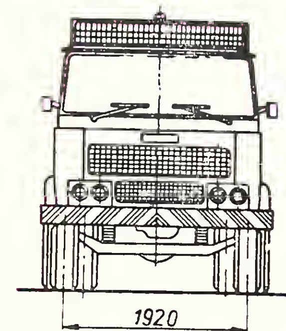
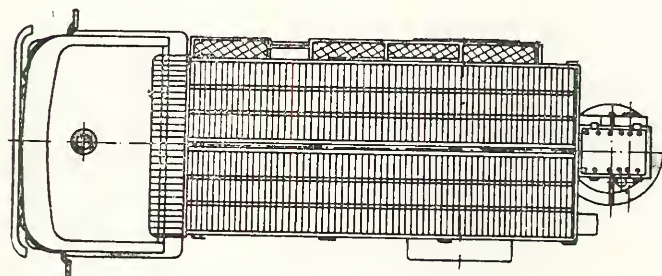
SWW 1025–28

Nr karty 4-73/6

PIASKARKA SAMOCHODOWA

PS-6




245
2350

2600
32°
2150
~500
13°
280
3400
6600

1920


ZASTOSOWANIE

Piaskarka samochodowa PS-6 jest przeznaczona przede wszystkim do posypywania piaskiem ulic i placów w czasie gołoledzi. W okresie letnim można ją stosować do posypywania piaskiem dróg, tzw. smołówek, albo też — po wymianie nadwozia — przekształcić w polewarko-zamiatarkę PZ-6.

BUDOWA

Konstrukcja nadwozia piaskarki PS-6 jest zamontowana na podwoziu samochodu STAR 28 i zaprojektowana w taki sposób, że wymienia się je na nadwozie polewarko-zamiatarki.

Piaskarka jest wyposażona w pojemnik piasku o ładowności 4 T przymocowany na ramie podwozia i przykryty od góry sitem zabezpieczającym przed wpadaniem do wnętrza większych kamieni w czasie załadunku. Po dnie pojemnika porusza się przenośnik skrobakowy, który nagarnia piasek do wirującego rozrzutnika, znajdującego się w tylnej części piaskarki. Zarówno przenośnik, jak i rozrzutnik otrzymują napęd od silnika samochodu.

Do przysłaniania strumienia rozsypywanego piasku służą dwie ruchome osłony, sterowane pneumatycznie z kabiny kierowcy.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Ładowność skrzyni	4600 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	9230 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	3150/6080 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	6600 mm
szerokość	2350 mm
wysokość	2600 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1420/1750 mm
Minimalny promień skrętu	6500 mm
Zużycie paliwa	20 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Szerokość posypywania piaskiem	8000 mm
Długość drogi posypywania przy jednorazowym napełnieniu skrzyni	2500 mm
Średnie pokrycie piaskiem	0,35 kG/cm²
Czas opróżniania skrzyni przy prędkości 30 km/h	6 min

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S530A wysokoprężny
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³
Stopień sprężania	17,4
Maksymalny moment obrotowy	33 kGm przy 1600 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	5-biegowa + wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,86; II — 4,08; III — 2,47; IV — 1,49; V — 1, W — 7,37
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory hydrauliczne
tylne	resory piórowe
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5
Maksymalny kąt skrętu kół	45°
Hamulec główny	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec ręczny	taśmowy, działający na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/136 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	P6c, 300 W
Moc rozrusznika	4 KM
Reflektory	z asymetrycznym światłem mijania

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy metalowa zamknięta
Liczba drzwi	2
Wentylacja	wentylator, otwierane okna
Ogrzewanie	nagrzewnica wodna

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Wytwórnia Urządzeń Komunalnych
Łódź, ul. Okopowa 70/106

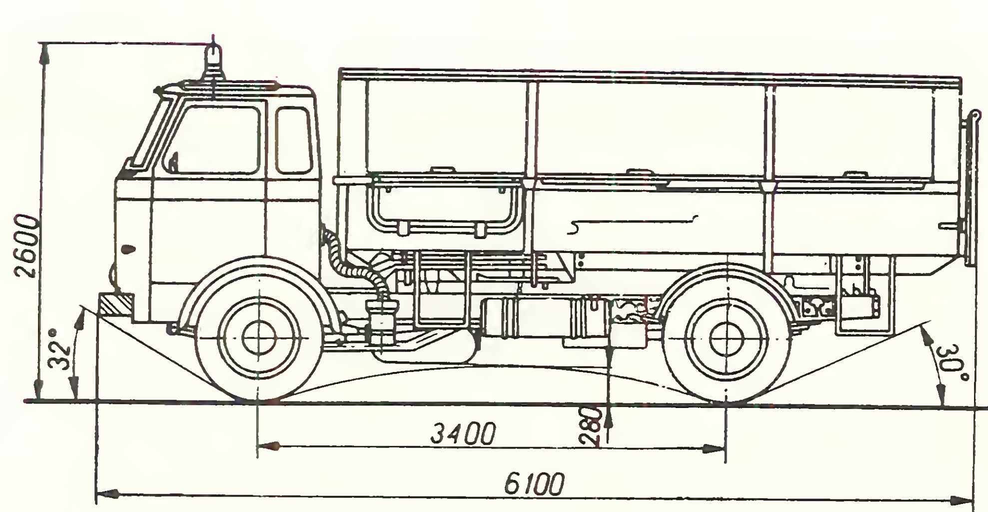
SWW 1025–29

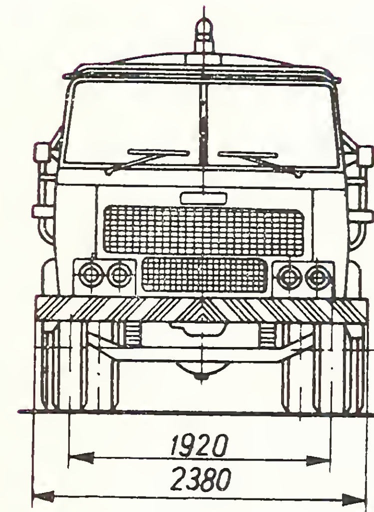
Nr karty 5-73/6

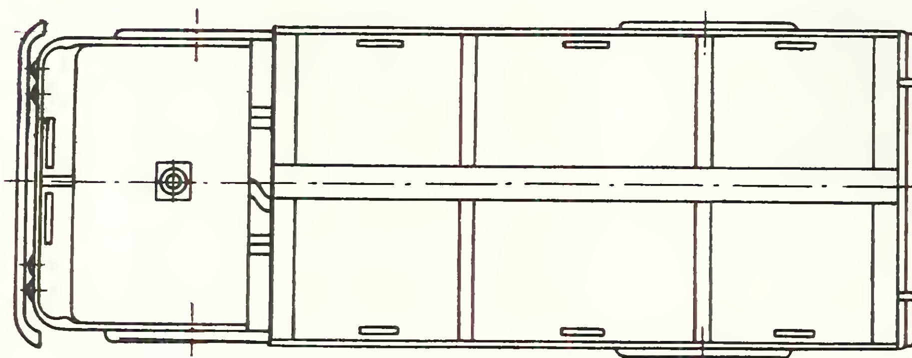
SAMOCHÓD DO WYWOZU NIECZYSTOŚCI STAŁYCH

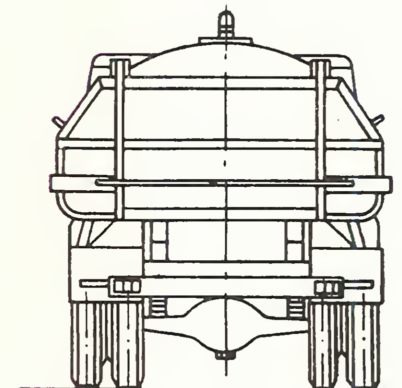
SM-3




2600
32°
30°
3400
280
6100


1920
2380





ZASTOSOWANIE

Samochód SM-3 na podwoziu samochodu STAR 28 służy do przewozu śmieci załadowanych z pojemników stałych (nie przenośnych). Z tego względu nadaje się do eksploatacji wszędzie tam, gdzie nieczystości są gromadzone w tradycyjnych śmietnikach.

W razie potrzeby samochód SM-3 może również służyć do przewozu różnych materiałów sypkich.

BUDOWA

Nieczystości lub inne materiały przewozi się w wykonanym z blachy zbiorniku ładunkowym o pojemności 6,5 m³. Zbiornik ten jest wyposażony w łatwo przesuwalne pokrywy, które zabezpieczają ładunek przed wysypywaniem się w czasie jazdy. Szybki rozładunek samochodu odbywa się samoczynnie w wyniku przechylenia zbiornika do tyłu za pomocą podnośnika hydraulicznego.

Pompa olejowa układu hydraulicznego jest napędzana od silnika samochodu przez przystawkę poboru mocy umieszczoną przy skrzyni biegów.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Ładowność	4600 kG
Pojemność zbiornika ładunkowego	6,5 m³
Dopuszczalny ciężar całkowity	9000 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	5900 mm
szerokość	2200 mm
wysokość	2350 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1920/1750 mm
Minimalny promień skrętu	6500 mm
Zużycie paliwa	20 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Maksymalne ciśnienie w układzie hydraulicznym	70 kG/cm²
Wydatek pompy olejowej	40 l/min
Kąt uniesienia zbiornika ładunkowego	48°
Czas podnoszenia zbiornika z ładunkiem	50 s

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S530A wysokoprężny
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³
Stopień sprężania	17,4
Maksymalny moment obrotowy	33 kGm przy 1600 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	5-biegowa + wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,86; II — 4,08; III — 2,47; IV — 1,49; V — 1; W — 7,37
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe amortyzatory hydrauliczne
tylne	resory piórowe
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5
Maksymalny kąt skrętu kół	45°
Hamulec główny	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec ręczny	taśmowy działający na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/136 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	P6c, 300 W
Moc rozrusznika	4 KM
Reflektory	z asymetrycznym światłem mijania

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy metalowa zamknięta
Liczba drzwi	2
Wentylacja	wentylator, otwierane okna
Ogrzewanie	nagrzewnica wodna

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

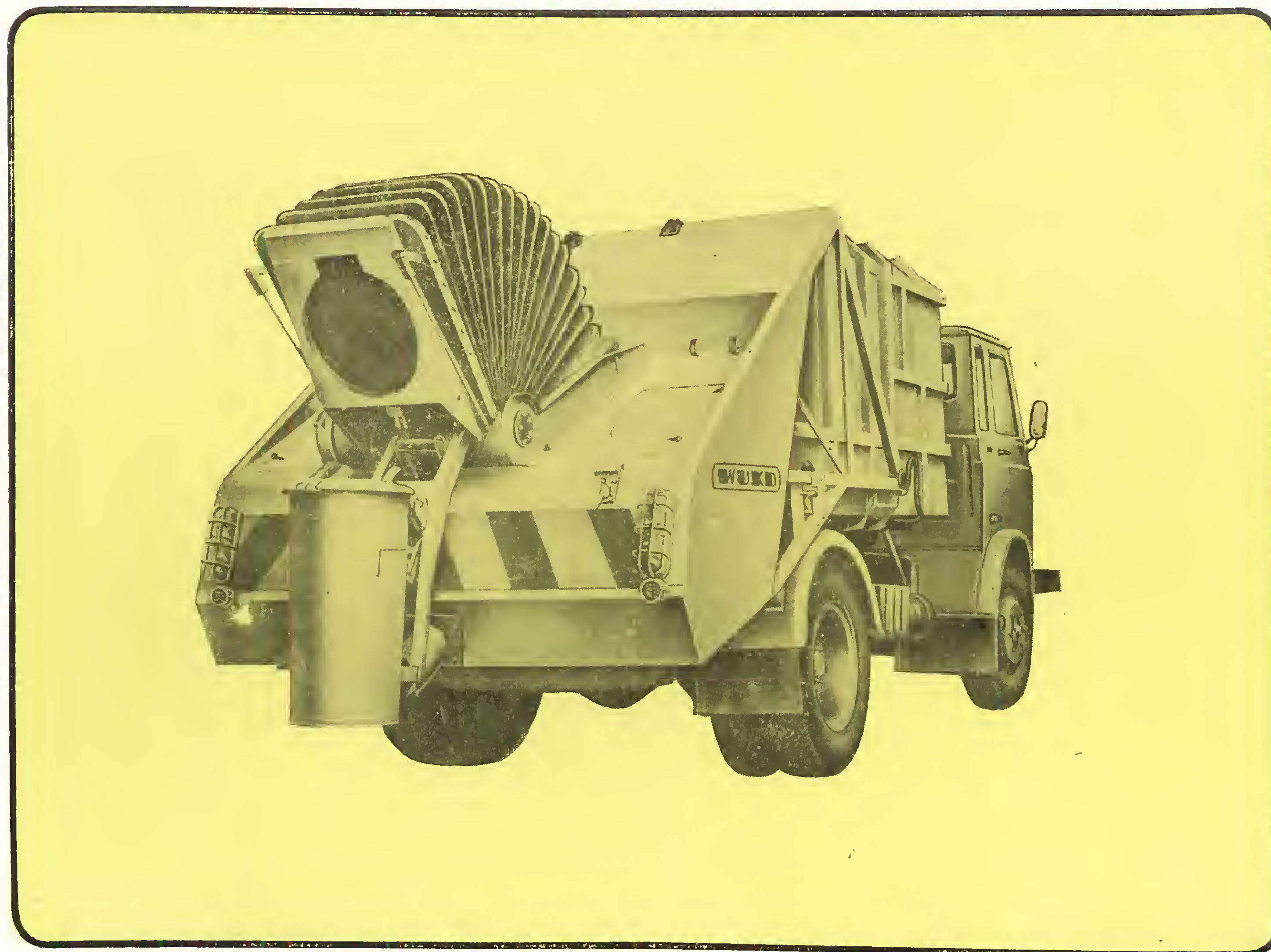
Wytwórnia Urządzeń Komunalnych
Łódź, ul. Okopowa 70/106

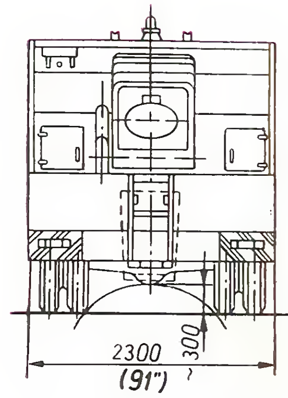
SWW 1025–29

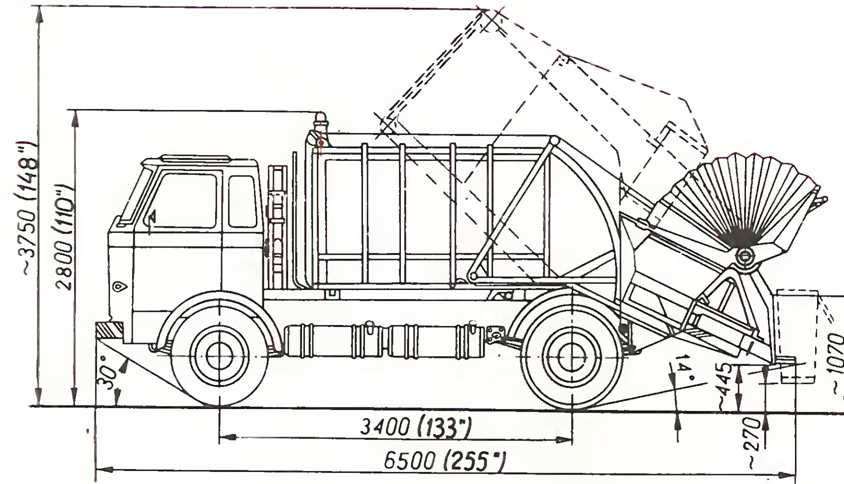
Nr karty 6-73/6

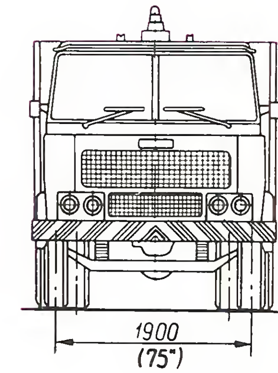
SAMOCHÓD DO WYWOZU NIECZYSTOŚCI STAŁYCH

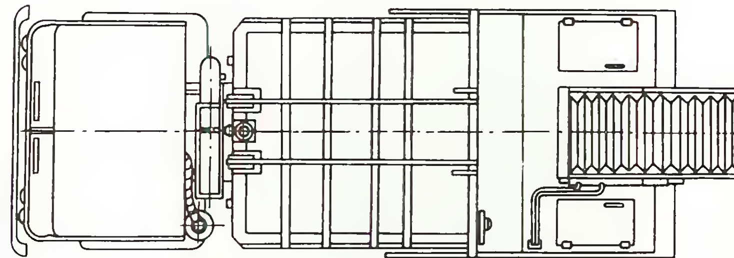
SM-5




2300
(91")
300


~3750 (148")
2800 (110")
30°
14°
~445
~270
~1070
3400 (133")
6500 (255")


1900
(75")



ZASTOSOWANIE

Samochód SM-5 ze zbiornikiem ładunkowym o pojemności 7,6 m^3, wykonany na podwoziu samochodu ciężarowego STAR 28, jest przeznaczony do opróżniania pojemników ze śmieciami oraz przewozu śmieci z miejsca załadunku na wysypisko. Urządzenia samochodu zapewniają całkowicie zmechanizowane i bezpylne opróżnianie typowych przenośnych pojemników na śmieci o pojemności 110 l.

BUDOWA

Samochód SM-5 jest wykonany z blachy stalowej. Zamknięty zbiornik ładunkowy przyjmuje nieczystości za pośrednictwem układu ładującego, do którego należy łopata ugniatająca umieszczona w obudowie oraz wsyp bezpylny znajdujący się na zewnątrz obudowy układu ładującego.

Wsyp bezpylny unosi do góry pojemnik ze śmieciami, obraca go, wysypuje zeń śmieci do obudowy układu ładującego, po czym znowu odwraca go do pozycji wyjściowej. Wszystkie te czynności są wykonywane bez przenikania pyłu na zewnątrz. Zadaniem łopaty ugniatającej, która wykonuje ruchy posuwisto-zwrotne, jest przesuwanie śmieci do zbiornika i ugniatanie ich w jego wnętrzu. Ruchy wsypu bezpylnego i łopaty ugniatającej są sterowane hydraulicznie.

Hydraulika została zastosowana również do rozładunku zbiornika. Rozładunek następuje w wyniku uniesienia zbiornika do góry za pomocą podnośnika hydraulicznego.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2
Ładowność	4000 kG
Pojemność zbiornika ładunkowego	7,6 m^3
Dopuszczalny ciężar całkowity	9000 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	6500 mm
szerokość	2350 mm
wysokość	2800 mm
Rozstaw osi	3400 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1920/1750 mm
Minimalny promień skrętu	6500 mm
Zużycie paliwa	20 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Maksymalne ciśnienie w układzie hydraulicznym	110 kG/cm^2
Skok łopaty ugniatającej	550...580 mm
Czas cyklu pracy łopaty ugniatającej	15 s
Czas podnoszenia pojemnika ze śmieciami	2 s
Czas powrotu pojemnika	2 s
Średnia ilość pojemników na jeden załadunek zbiornika	125

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S530A wysokoprężny
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm
Pojemność skokowa	6231 cm^3
Stopień sprężania	17,4
Maksymalny moment obrotowy	33 kGm przy 1600 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe, suche cierne
Skrzynia biegów	5-biegowa
Przełożenia skrzyni biegów	I — 7,86; II — 4,08; III — 2,47; IV — 1,49; V — 1; W — 7,37
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory hydrauliczne
tylne	resory piórowe
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5

Maksymalny kąt skrętu kół	45°
Hamulec główny	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec ręczny	mechaniczny taśmowy, działający na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/136 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	P6c, 300 W
Moc rozrusznika	4 KM
Reflektory	z asymetrycznym światłem mijania

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy metalowa zamknięta
Liczba drzwi	2 w kabinie kierowcy
Wentylacja	wentylator, otwierane okna
Ogrzewanie	nagrzewnica wodna

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

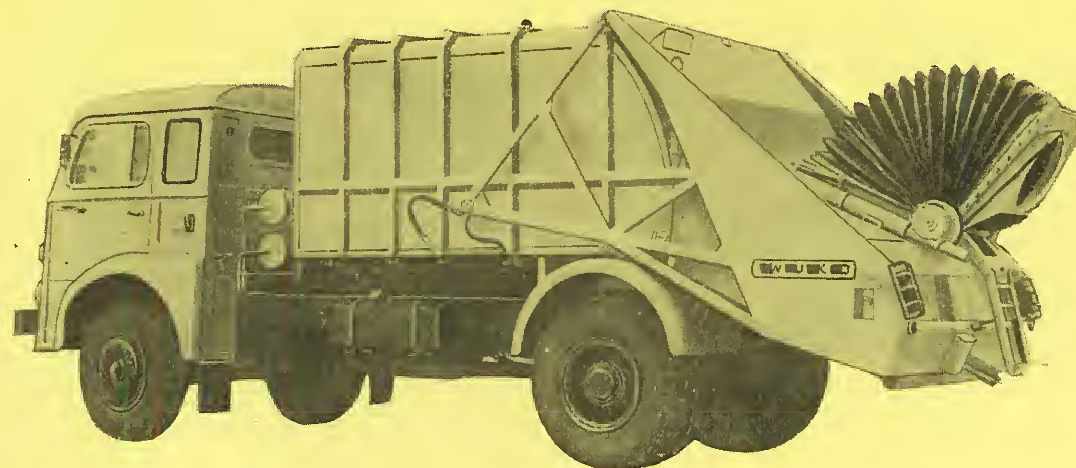
Wytwórnia Urządzeń Komunalnych
Łódź, ul. Okopowa 70/106

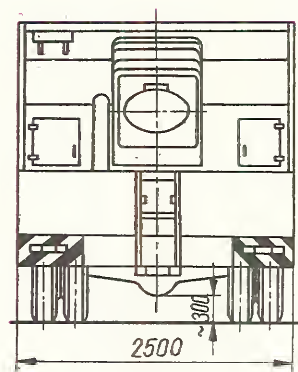
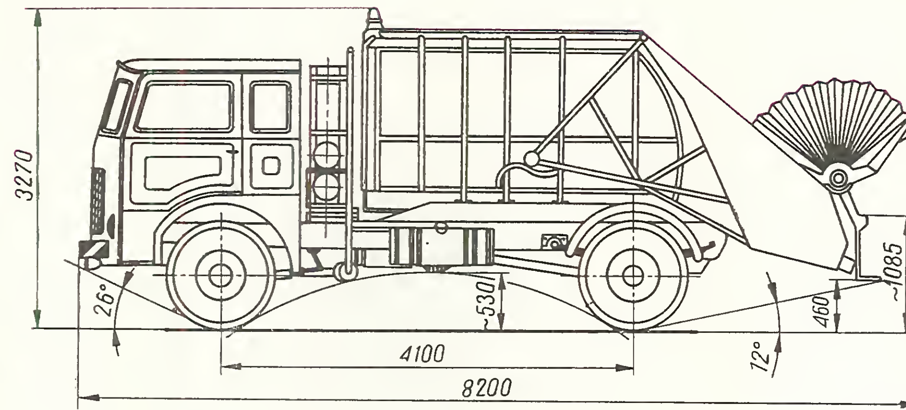
SWW 1025–29

Nr karty 7-73/6

SAMOCHÓD DO WYWOZU NIECZYSTOŚCI STAŁYCH

SM-8




300
~
2500

3270
26°
~530
4100
8200
12°
460
~1085

ZASTOSOWANIE

Samochód SM-8, wykonany na podwoziu samochodu ciężarowego Jelcz 315, służy do opróżniania pojemników ze śmieciami oraz przewozu z miejsca załadunku na wysypisko. Bezpylny załadunek śmieci stwarza higieniczne warunki pracy obsłudze i nie sprawia kłopotów otoczeniu.

BUDOWA

Zbiornik śmieci o pojemności 12 m^3, mieszczący około 200 pojemników na śmieci, jest wykonany z blach stalowych. Napełnianie i opróżnianie zbiornika odbywa się w sposób całkowicie zmechanizowany dzięki wysokosprawnemu mechanizmowi hydraulicznemu. Nieczystości są zwarto pakowane w zbiorniku za pomocą specjalnej łopaty ugniatającej sterowanej hydraulicznie. Specjalna lampa ostrzegawcza, zainstalowana na desce rozdzielczej w kabinie kierowcy, sygnalizuje maksymalne napełnienie zbiornika.

Czteroosobowa kabina kierowcy, wyposażona w fotele wyściełane estetycznym nieprzemakalnym materiałem i w dodatkowe przesuwne okna, zapewnia obsłudze wygodną podróż do miejsca pracy.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2 + 2
Ładowność	7000 kG
Pojemność zbiornika ładunkowego	12 m^2
Dopuszczalny ciężar całkowity	15000 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	8350 mm
szerokość	2500 mm
wysokość	3100 mm
Rozstaw osi	4100 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	2086/1800 mm
Minimalny promień skrętu	8500 mm
Zużycie paliwa	30 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	2×150 l
Maksymalne ciśnienie w układzie hydraulicznym	120 kG/cm^2
Czas cyklu pracy łopaty ugniatającej	15...20 s
Czas podnoszenia pojemnika ze śmieciami	2 s
Czas powrotu pojemnika	2 s
Średnia ilość pojemników na jeden załadunek zbiornika	200

Silnik

Typ i rodzaj silnika	SW680 wysokoprężny
Moc maksymalna	200 KM przy 2200 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	127/146 mm
Pojemność skokowa	11100 cm^3
Stopień sprężania	15,8
Maksymalny moment obrotowy	75,76 kGm przy 1400 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	ciśnieniowe

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe, cierne, suche
Skrzynia biegów	5-biegowa
Przełożenia skrzyni biegów	I — 5,62; II — 2,94; III — 1,595; IV — 1,0; V — 0,697; W — 5,62
Biegi synchronizowane	II, III IV, V
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	jednostopniowy ze zwolnicami
Przekładnia główna	stożkowa o zębach łukowych
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,93

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, półeliptyczne i amortyzatory
tylne	resory piórowe półeliptyczne + resor dodatkowy
Koła	tarczowe
Wymiary ogumienia	11,00—20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	6,75 kG/cm^2

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy ze wspomaganiem
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	25
Maksymalny kąt skrętu kół	39°
Hamulec główny	pneumatyczny
Hamulec ręczny	mechaniczny, działający na koła tylne

Instalacja elektryczna

Napięcie	24 V
Liczba akumulatorów/pojemność	2/165 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu przemiennego, 24 V, 500 W
Moc rozrusznika	6 KM
Reflektory	asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy metalowa zamknięta
Liczba drzwi	2
Ogrzewanie	wodne + benzynowe

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

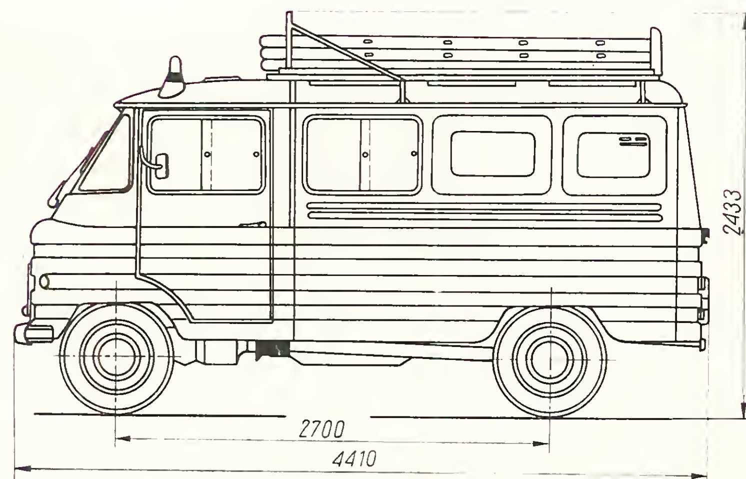
Wytwórnia Urządzeń Komunalnych
Łódź, ul. Okopowa 70/106

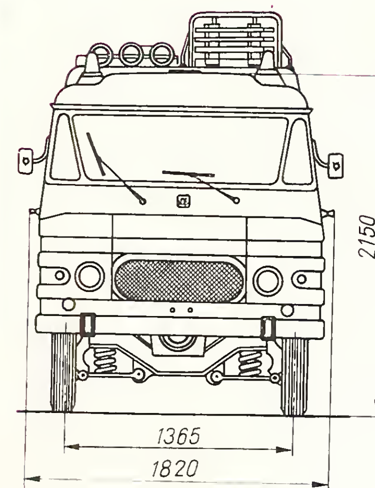
SWW 1025–3

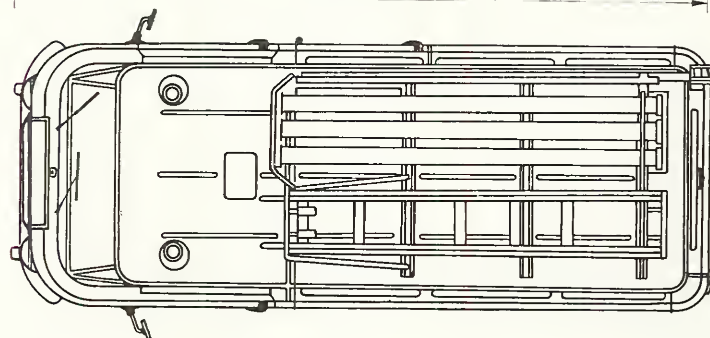
Nr karty 8-73/6

SAMOCHÓD GAŚNICZY
ŻUK A15




2433
2700
4410


2150
1365
1820



ZASTOSOWANIE

Samochód ŻUK A15 jest lekkim gaśniczym samochodem, stanowiącym samodzielną jednostkę do gaszenia pożaru wodą pobieraną z instalacji wodociągowej bądź z innego źródła. Małe gabaryty samochodu, duża zwrotność, szybkość oraz bogate wyposażenie w sprzęt przeciwpożarowy stawiają ten samochód w rzędzie podstawowych środków operacyjnych zarówno większych, jak i małych jednostek straży pożarnych.

BUDOWA

Konstrukcja samochodu ŻUK A15 została oparta na podwoziu oraz przystosowanym nadwoziu samochodu ŻUK A06.

Nadwozie samochodu ŻUK A15 dzieli się na kabinę kierowcy i oddzielone ścianką działową pomieszczenie strażackie, całkowicie chronione przed wpływami atmosferycznymi.

Kabina kierowcy samochodu ŻUK A15 nie różni się budową i funkcjonalnością od kabiny samochodu ŻUK A06 z tym, że przy ścianie czołowej jest zamontowana syrena, a na dachu światła migowe. W pomieszczeniu strażackim jest wyodrębniony wygodny, mający miękkie siedzenia i okna w ścianie bocznej i drzwiach przedział dla dwóch członków załogi i przedział na sprzęt gaśniczy.

W przedziale gaśniczym jest umiejscowiona motopompa M8/8 typu P03 „Polonia" i przynależny jej sprzęt, tj. smok ssawny, zbieracz, rozdzielacz, prądownice: uniwersalna, zamykana i mgłowa, przełączniki i 90 m węży tłocznych oraz osprzęt przeciwpożarowy, jak topór strażacki, łopata, łom i kilof. Sprzęt jest rozmieszczony w sposób zapewniający łatwy dostęp. Pozostały sprzęt gaśniczy, jak bosak, drabina 3-przęsłowa i węże tłoczne, znajdują się na dachu samochodu. Motopompa jest przystosowana do pracy w samochodzie, jednak jej konstrukcja i konstrukcja samochodu pozwalają na łatwe i szybkie zdjęcie jej z samochodu i ustawienie w najbardziej dogodnym miejscu.

Ponadto samochód jest przystosowany do holowania jednoosiowej przyczepy wyposażonej w 200 m węży tłocznych nawiniętych na bębnie.

Na życzenie odbiorców można zainstalować w samochodzie radiotelefon.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2 + 2
Wznios podłogi skrzyni	660 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2405 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	1005/1400 mm
Wymiary zewnętrzne	
długość	4410 mm
szerokość	1820 mm
wysokość	2150 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	210/290 mm
Minimalny promień skrętu	6300 mm
Prędkość maksymalna	95 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

Silnik	M20	S21
Typ i rodzaj silnika	gaźnikowy dolnozaworowy	gaźnikowy górnozaworowy
Moc maksymalna	57 KM przy 3600 obr/min	77 KM przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/pionowy, rzędowy	
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 cm³	2120 cm³
Stopień sprężania	6,8	7,5
Maksymalny moment obrotowy	11,8 kGm przy 2200 obr/min	15 kGm przy 2500 obr/min
Chłodzenie	wodne nadciśnieniowe	
Smarowanie	pod ciśnieniem i rozbryzgowe	

Układ napędowy

Sprzęgło	suche jednotarczowe
Skrzynia biegów	mechaniczna, 3-biegowa + bieg wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,000; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II i III
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	o dwóch satelitach
Półosie	półobciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne sprężyny śrubowe; układ wahaczy trapezowy
tylne	oś sztywna, dwa resory piórowe
Wymiary ogumienia	6,50—16"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich/tylnych	2,25/2,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	29°
Hamulec główny	hydrauliczny
Hamulec ręczny	mechaniczny, na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	bocznikowa, 200 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	2×45/35 ⌀ szkła 170 mm

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	metalowe typu furgonowego
Liczba drzwi	4
Wentylacja	rozsuwane okna
Ogrzewanie	nagrzewnica zasilana gorącą wodą z układu chłodzenia silnika

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

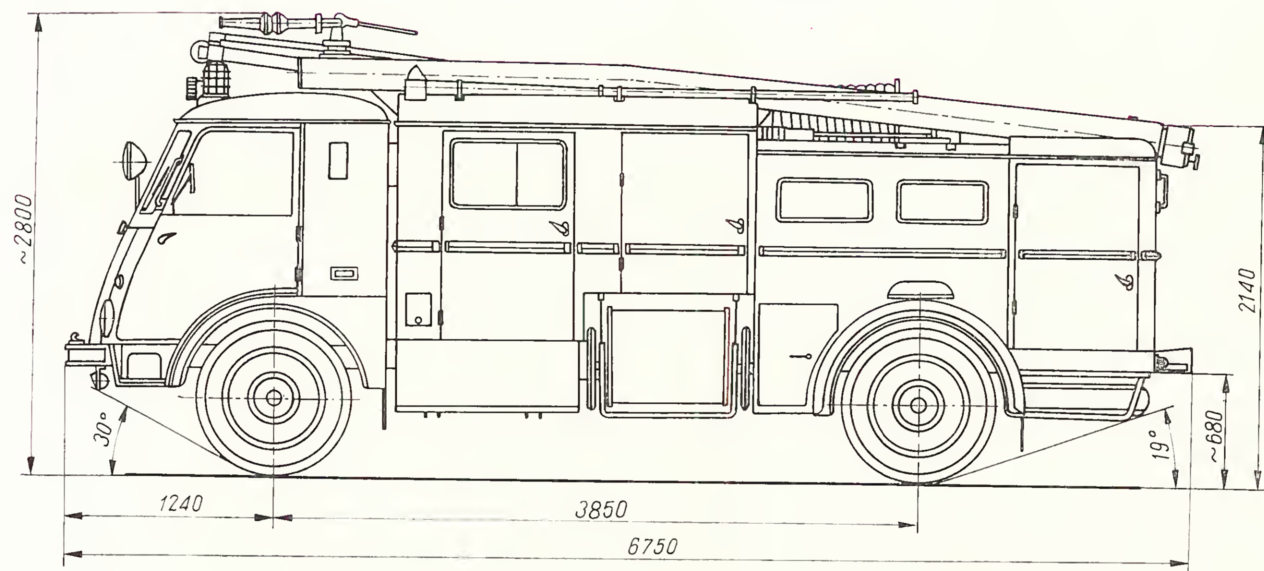
Fabryka Samochodów Ciężarowych
Lublin, ul. Mełgiewska 7/9

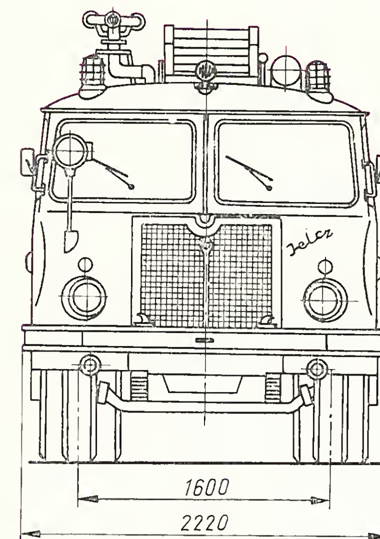
SWW 1025–324

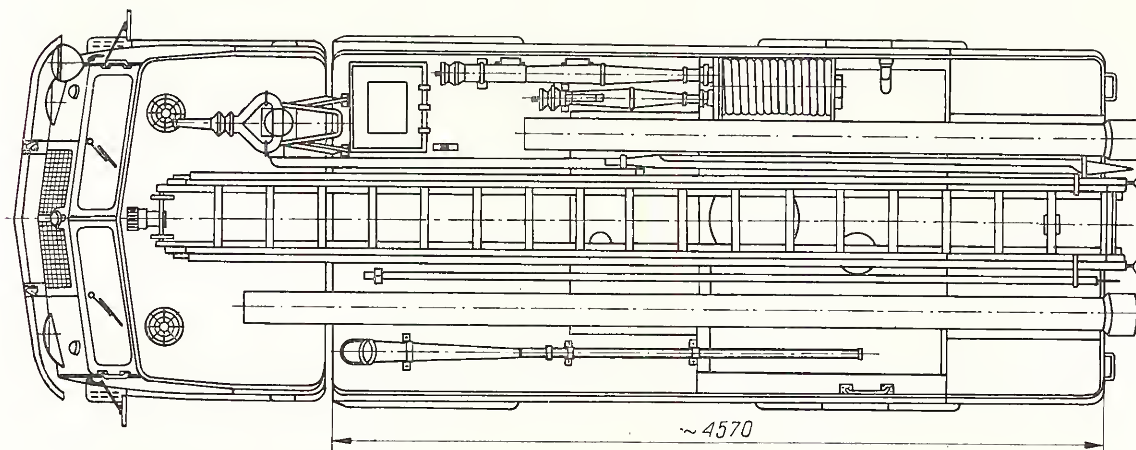
Nr karty 9-73/6

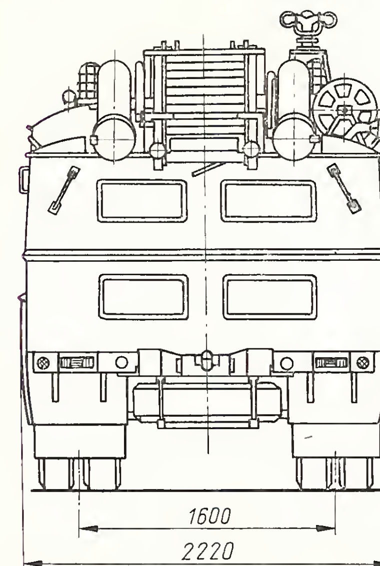
SAMOCHÓD GAŚNICZY SPECJALNY
JELCZ 003




~2800
30°
19°
~680
2140
1240
3850
6750


Jelcz
1600
2220


~4570


1600
2220

ZASTOSOWANIE

Samochód stanowi podstawowy sprzęt transportowy przystosowany do przewożenia sekcji gaśniczej 6 osób, sprzętu gaśniczego i środków gaśniczych. Przeznaczony jest do prowadzenia akcji gaśniczej na postoju i w ruchu pojazdu jako samodzielna jednostka gaśnicza oraz do współdziałania z innymi jednostkami gaśniczymi.

BUDOWA

Nadwozie typu segmentowego zabudowano na podwoziu STAR A26-P z kabiną typu 628. Pierwszy segment obejmuje przedziały załogi i autopompy. Segment drugi obejmuje zbiornik wody 2000 l z osłonami zewnętrznymi. Trzeci segment mieści motopompę i inny sprzęt. Sprzęt gaśniczy jest również rozmieszczony na dachu pojazdu oraz w innych schowkach.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc	2 + 4
Pojemność zbiornika wody	2000 l
Pojemność zbiornika na środki pianotwórcze	200 l
Dopuszczalny ciężar całkowity	8660 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	6750 mm
szerokość	2220 mm
wysokość	2800 mm
Rozstaw osi	3850 mm
Prędkość maksymalna	80 km/h
Zużycie paliwa	30 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	150 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S47A benzynowy
Moc maksymalna	105 KM przy 3000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy
Średnica cylindra/skok tłoka	95/110 mm
Pojemność skokowa	4680 cm³
Stopień sprężania	6,8
Maksymalny moment obrotowy	31 kGm przy 1650 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	ciśnieniowe

Układ napędowy

Sprzęgło	jednotarczowe, cierne, suche
Skrzynia biegów	5-biegowa
Przeniesienie momentu obrotowego	wał napędowy
Przekładnia główna	stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	7,17
Mechanizm różnicowy	stożkowy
Półosie	odciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	resory piórowe, amortyzatory hydrauliczne
tylne	resory piórowe
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	5,75 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	kulkowy
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	23,5
Maksymalny kąt skrętu kół	45°
Hamulec główny	hydrauliczny ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec ręczny	mechaniczny, działający na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/105 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	prądu przemiennego, 200 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	kabina kierowcy metalowa zamknięta
Liczba drzwi	2
Ogrzewanie	wodne

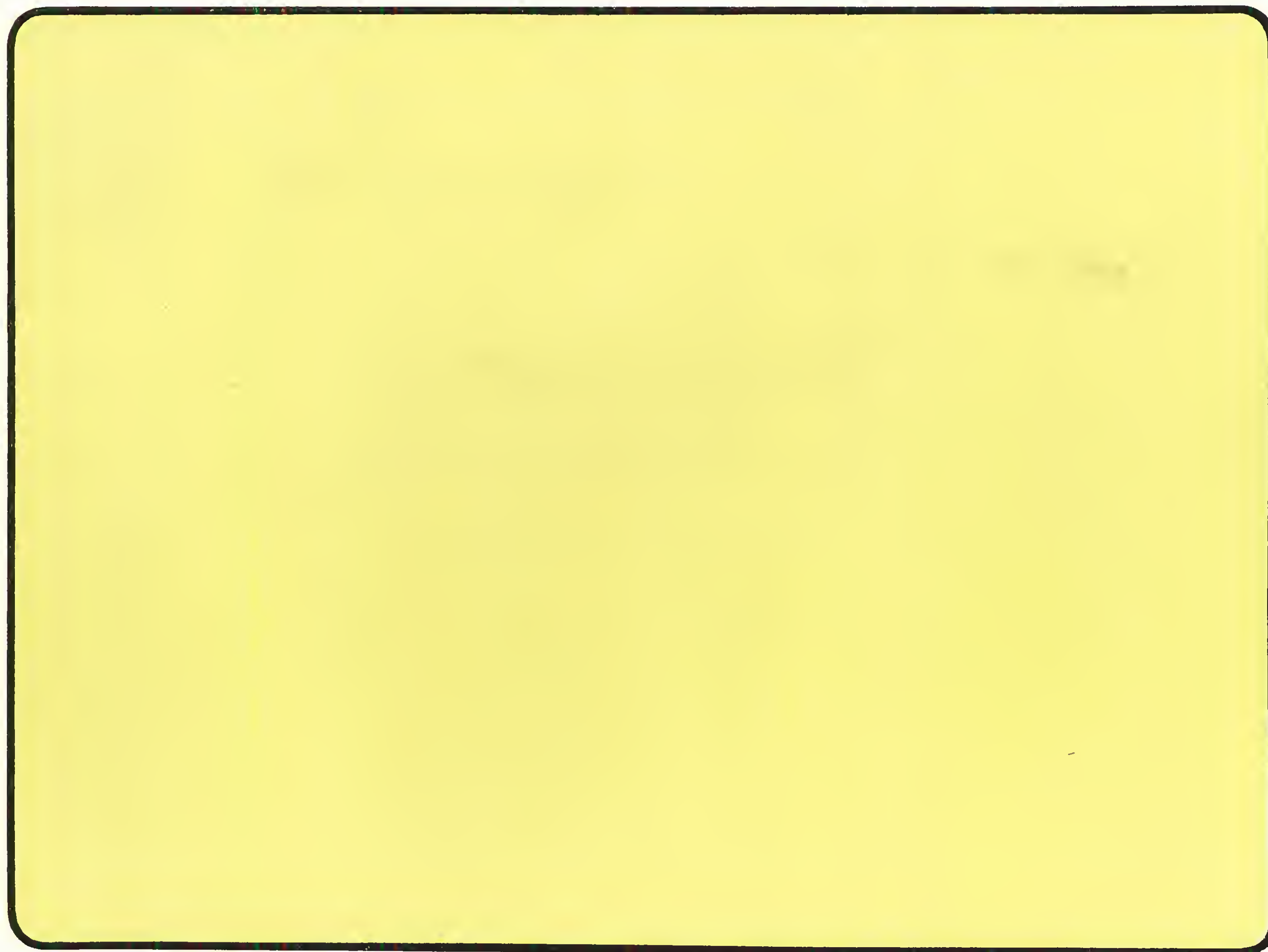
Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

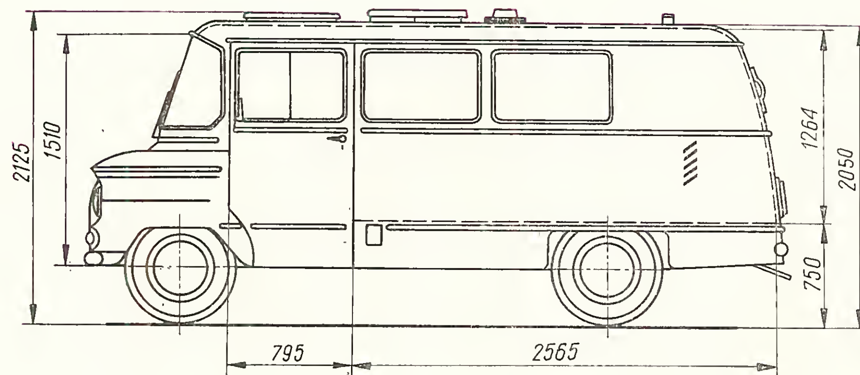
Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

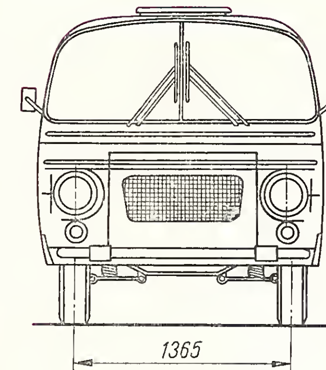
SWW 1025–45

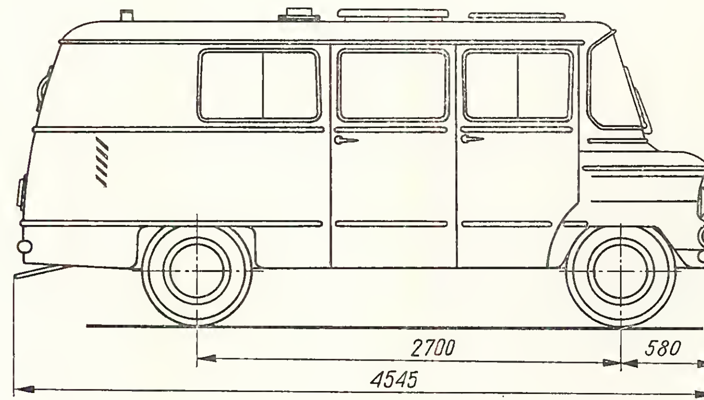
Nr karty 10-73/6

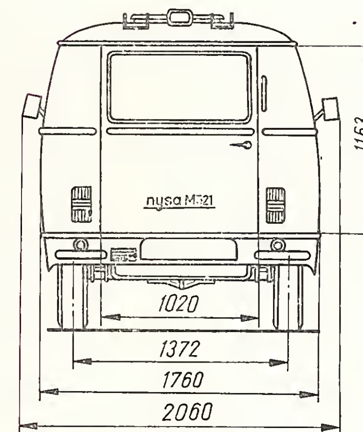
KINOWÓZ NYSA **K–521-1**




2125
1510
1264
2050
750
795
2565


1365


2700
580
4545


1163
nysa M521
1020
1372
1760
2060

ZASTOSOWANIE

Obsługa kin objazdowych oraz do prowadzenia akcji reklamowych i propagandowych.

BUDOWA

Nadwozie kinowozu jest podzielone na przedziały kierowcy, operatora i pomieszczenie na agregat prądotwórczy. Przedział kierowcy jest identyczny jak w pozostałych typach samochodów Nysa. Przedział operatora ma oddzielne drzwi (boczne). W suficie jest umieszczony wentylator elektryczny. W przedziale mieści się stolik operatora i składany pulpit oraz układ luster i zasłon okiennych do wyświetlania filmów w porze dziennej. Dostęp do agregatu prądotwórczego zapewniają jednoskrzydłowe drzwi znajdujące się w tylnej ścianie nadwozia. W tylnej części dachu znajdują się wsporniki do przymocowania kompletu głośników.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc siedzących	4
Ładowność	800 kG
Wznios podłogi	750 mm
Dopuszczalny ciężar całkowity	2500 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	1100/1400 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	4545 mm
szerokość	2060 mm
wysokość	2125 mm
Rozstaw osi	2700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1365/1372 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	210/280 mm
Minimalny promień skrętu	6600 mm
Prędkość maksymalna	100 km/h
Zużycie paliwa	14 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	55 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	S21, 4-suwowy, górnozaworowy
Moc maksymalna	70 KM przy 4000 obr/min
Liczba cylindrów/układ	4/rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	82/100 mm
Pojemność skokowa	2120 mm
Stopień sprężania	7,5
Maksymalny moment obrotowy	15 kGm przy 2500 obr/min
Chłodzenie	wodne
Smarowanie	ciśnieniowo-rozbryzgowe

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	3 + 1 wsteczny
Przełożenia skrzyni biegów	I — 3,115; II — 1,772; III — 1,0; W — 3,738
Biegi synchronizowane	II, III
Przeniesienie momentu obrotowego	na wał napędowy, jednoczęściowy
Most napędzający	tylny
Przekładnia główna	jednostopniowa, stożkowa
Całkowite przełożenie przekładni głównej	5,125
Mechanizm różnicowy	z kołami stożkowymi
Półosie	obciążone

Układ jezdny

Zawieszenie	
przednie	niezależne, sprężyny śrubowe, amortyzatory teleskopowe
tylne	oś sztywna, resory piórowe półeliptyczne, amortyzatory dźwigniowe
Koła	pojedyncze, pneumatyczne
Wymiary ogumienia	6,5—16"
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	2,5/3 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ślimakowy z podwójną rolką
Przełożenie mechanizmu kierowniczego	18,2 średnie
Maksymalny kąt skrętu kół	28°
Hamulec główny	hydrauliczny, bębnowy, na 4 koła
Hamulec ręczny	mechaniczny, taśmowy, na wał napędowy

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Liczba akumulatorów/pojemność	1/50 Ah
Rodzaj i moc prądnicy	alternator, 840 W
Moc rozrusznika	1,8 KM
Reflektory	trójświatłowe, asymetryczne

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	metalowe, niesamonośne, zamknięte
Liczba drzwi	4
Wentylacja	otwór nawiewny w kabinie kierowcy i wentylator elektryczny w przedziale operatora
Ogrzewanie	zależne od silnika (wodne)

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Samochodów Dostawczych
Nysa, ul. Szlak Chrobrego 6

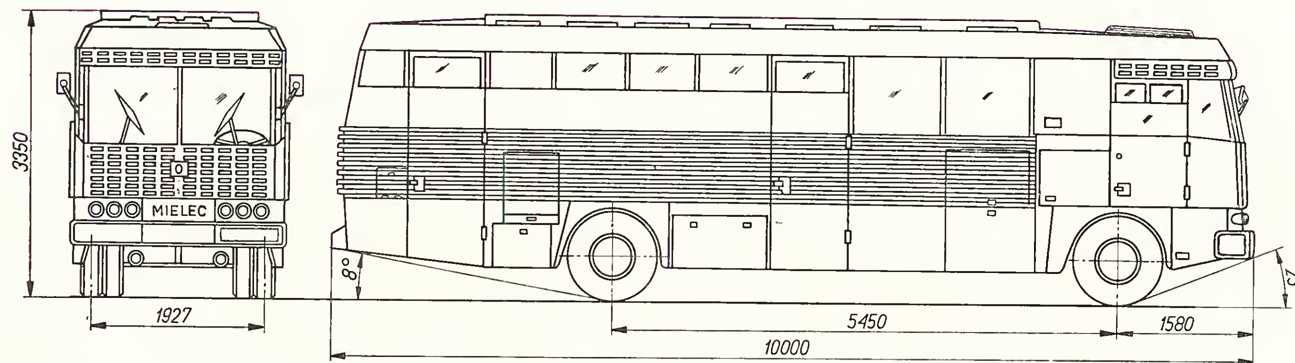
SWW 1025–49

Nr karty 11-73/6

TELEWIZYJNY WÓZ TRANSMISYJNY

WR-0042





ZASTOSOWANIE

Telewizyjny wóz transmisyjny TWT jest pojazdem specjalnym, przeznaczonym do poruszania się po drogach celem transportu zamocowanych w nim urządzeń i osprzętu. Wraz z urządzeniami, w które jest wyposażony przez Warszawskie Zakłady Telewizyjne, stanowi ruchome studio telewizyjne, samodzielną jednostkę służącą do prowadzenia transmisji różnego rodzaju audycji telewizyjnych.

BUDOWA

W pojeździe zastosowano seryjne podwozie wraz z silnikiem marki ŠKODA typu 706 RTO od autobusu wersji międzymiastowej. Celem przystosowania do własnych potrzeb ramę podwozia w tylnej części nieco skrócono, przesuwając hak holowniczy bliżej osi tylnej oraz zmieniono położenie zbiornika paliwa.

Z uwagi na to, że podwozie pojazdu pracuje cały czas pod pełnym dopuszczalnym obciążeniem wzmocniono przednie i tylne resory pojazdu przez dodanie piór i zastosowanie dodatkowych progresywnych resorów gumowych poprawiających stateczność pojazdu na zakrętach.

Nadwozie pojazdu jest całkowicie oryginalne, zaprojektowane i wykonane w WSK „Delta-Mielec", dostosowane funkcjonalnie do potrzeb TWT.

Nadwozie to ma szkielet wykonany ze stalowych profili giętych, spawanych. Pokrycie zewnętrzne jest wykonane z blach ze stopów aluminium, nitowane. Pas falisty wykonany z laminatu epoksydowego, wzmocnionego włóknem szklanym jest w postaci płyt przykręcanych od środka. Poszycie wewnętrzne ścian jest z płyt unilamowych, podłoga zaś wyścielona warstwą gumy rowkowanej. Wnętrze ścian między poszyciami wypełnia warstwa izolacyjna ze spienionych tworzyw sztucznych.

Wnętrze nadwozia zostało podzielone na przedziały spełniające wyodrębnione funkcje:
— przedział kierowcy, oddzielony od pozostałej części pojazdu rozsuwaną kotarą;
— przedział realizatorów dźwięku, oddzielony od następnego przedziału oszkloną ścianką działową z drzwiami, które dzięki zatrzaskom są ustalane zarówno w położeniu zamkniętym, jak i całkowicie otwartym;
— przedział realizatorów wizji;
— przedział aparatury, połączony korytarzykiem z przedziałem realizatorów wizji;
— przedział gospodarczy, całkowicie odrębny.

Nadwozie ma 4 drzwi zamykane od zewnątrz za pomocą zamków typu YETI, od wewnątrz zaś zamki mogą być zablokowane przez przestawienie klamki ku górze.

Do zaciemniania wnętrza na czas transmisji służą żaluzje w oknach, otwierane i zamykane za pomocą dźwigienek znajdujących się w górnej części ramki żaluzji. Żaluzje wraz z ramkami dają się w łatwy sposób wyjąć, co jest konieczne przy myciu i czyszczeniu szyb.

Wentylację TWT zapewniono dla dwóch różnych przypadków:
— wentylację wnętrza nadwozia w czasie jazdy lub postoju (gdy nie pra-

cują urządzenia telewizyjne) mającą doprowadzić świeże powietrze niezbędne dla obsługi;
— wentylację podczas pracy urządzeń telewizyjnych usuwającą na zewnątrz powietrze gorące, za pomocą którego chłodzone były urządzenia wydzielające ciepło w czasie pracy aparatury.

Klimatyzacja wozu ma na celu utrzymanie możliwie optymalnych warunków temperaturowych, zarówno dla załogi wozu, jak i aparatury znajdującej się w wozie.

Ogrzewanie pojazdu w okresie zimowym realizuje się za pomocą dwóch niezależnych urządzeń grzewczych:
— urządzenia do ogrzewania wodnego,
— urządzenia do ogrzewania spalinowego.

Część sprzętu stanowiącego wyposażenie wozu jest przewożona w pojemnikach znajdujących się w dolnej i środkowej części nadwozia.

Pomost na dachu wozu służy do ustawiania urządzeń antenowych, nadajnika radiolinii oraz umożliwia umieszczenie jednej kamery i prowadzenie transmisji z dachu wozu. Wszystkie wymienione urządzenia mogą być ustawiane tylko podczas postoju wozu. Nośność platformy dachowej wynosi 500 kG, co oprócz przewidzianego sprzętu umożliwia równoczesne przebywanie na platformie trzech osób obsługi.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ciężar pojazdu nieobciążonego (w stanie dostarczanym przez WSK Delta-Mielec)	10600 kG
Ciężar pojazdu gotowego do jazdy (z 4 osobami obsługi)	14150 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	14400 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	5500/9100 kG
Rozstaw osi	5450 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1927/1755 mm
Wymiary zewnętrzne	
długość	10000 mm
szerokość	3350 mm
wysokość	2490 mm
Kąt natarcia	23°
Kąt zejścia	8°
Minimalny promień skrętu	21,5 m
Prędkość maksymalna	50 km/h
Zużycie paliwa na 100 km	25 l
Pojemność zbiornika paliwa	175 l

Silnik

Typ i rodzaj silnika	ŠKODA 706 RT, 4-suwowy, wysokoprężny, wolnossący, z bezpośrednim wtryskiem paliwa
Liczba cylindrów/układ	6-rzędowy, pionowy
Średnica cylindra/skok tłoka	125/160 mm
Pojemność skokowa	11781 cm³
Stopień sprężania	16,5
Moc znamionowa	160 KM przy 1900 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	70 kGm przy 1200 obr/min
Jednostkowe zużycie paliwa	170 G/KMh
Chłodzenie	wodne, wymuszone z termostatem
Smarowanie	mieszane; łożyska główne, korbowodowe, przekładnia zębata rozrządu, łożyska wału rozrządu i dźwigienek zaworowych — pod ciśnieniem, pozostałe części rozbryzgowo
Ciśnienie oleju w układzie smarowania	5 kG/cm²

Układ napędowy

Sprzęgło	cierne, jednotarczowe, suche
Skrzynia biegów	mechaniczna, zblokowana z silnikiem. 5 biegowa + bieg wsteczny
Biegi synchronizowane	II, III, IV, V
Przełożenie skrzyni biegów	I — 1 : 7,64; II — 1 : 4,27; III — 1 : 2,60; IV — 1 : 1,59; V — 1 : 1; W — 1 : 5,95
Przeniesienie momentu obrotowego	sprzęgło, skrzynia biegów, wał napędowy, tylny most, koła jezdne
Most napędzający	tylny, sztywny
Przekładnia główna	przełożenie za pomocą stożkowych kół zębatych
Przełożenie przekładni głównej	4,42
Mechanizm różnicowy	z kołami stożkowymi, 4 satelitami; obudowa mechanizmu różnicowego połączona śrubami z kołem napędzanym reduktora

Układ jezdny

Zawieszenie przednie i tylne	resory podłużne piórowe, przymocowane do pochwy mostowej od spodu (wzmocnione przez dodanie piór i zastosowanie dodatkowych progresywnych resorów gumowych) oraz amortyzatory olejowe

Koła	zdejmowane z obręczą dzieloną o rozmiarach 8,0—20″
Wymiary ogumienia	11—20″
Ciśnienie powietrza w oponach przednich i tylnych	6,5 kG/cm^2
Ogólna ilość kół	6 + 1 zapasowe

Mechanizmy prowadzenia

Mechanizm kierowniczy	ze wspomaganiem pneumatycznym
Ilość obrotów koła kierowniczego	5,5
Hamulec główny	pneumatyczny, na wszystkie cztery koła
Hamulec ręczny	mechaniczny, bezpośredni, zapadkowy
Hamulec silnikowy	sterowany mechanicznie, zabudowany w przewodzie wydechowym silnika

Instalacja elektryczna

Napięcie znamionowe	24 V
Akumulatory	2×165 Ah
Prądnica	Pal-Magneton moc 800 W
Rozrusznik	Pal-Magneton typ 02-9187.04 moc 6 kM

Nadwozie

Rodzaj	specjalne, typu wagonowego
Szkielet	stalowy spawany
Poszycie	z blach ze stopów aluminiowych i laminatów
Osadzenie na ramie podwozia	elastyczne, za pomocą poduszek gumowych
Liczba drzwi	4

Wentylacja

Podczas jazdy lub postoju, gdy nie pracują urządzenia telewizyjne	okna przesuwane w drzwiach przednich, pokrywa sufitowa nad silnikiem, okno dachowe, wentylator ogrzewacza spalinowego (przy wyłączonym ogrzewaniu), dwa wentylatory ogrzewaczy wodnych (przy wyłączonym dopływie gorącej wody)
W czasie postoju, gdy pracują urządzenia telewizyjne	system wentylatorów wywiewnych napędzanych silnikami elektrycznymi podłączonymi do sieci zasilającej 1-fazowej 220 V
Klimatyzacja	typu „niepełnego", za pomocą agregatów klimatyzacyjnych
Ogrzewanie wodne	wodą chłodzącą silnik, z nawiewem ciepłego powietrza za pomocą wentylatorków elektrycznych; nawiew na przednie szyby i w okolicy nóg kierowcy oraz osoby towarzyszącej
spalinowe	ogrzewaczem spalinowym umieszczonym w trzecim i czwartym pojemniku

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

WSK „DELTA—MIELEC"
Mielec

SWW 1025–614

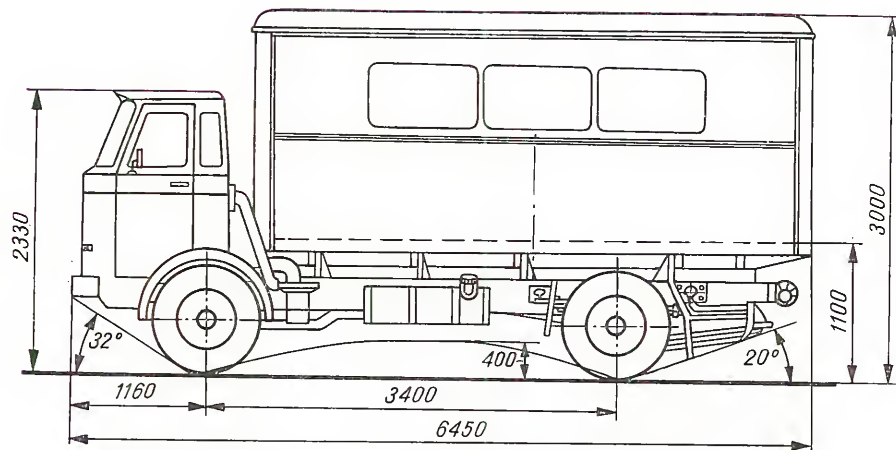
Nr karty 12-73/ 6

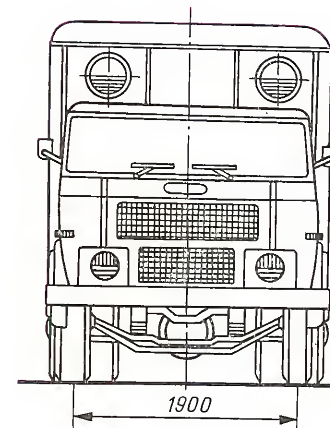
FURGON–POGOTOWIE TECHNICZNE

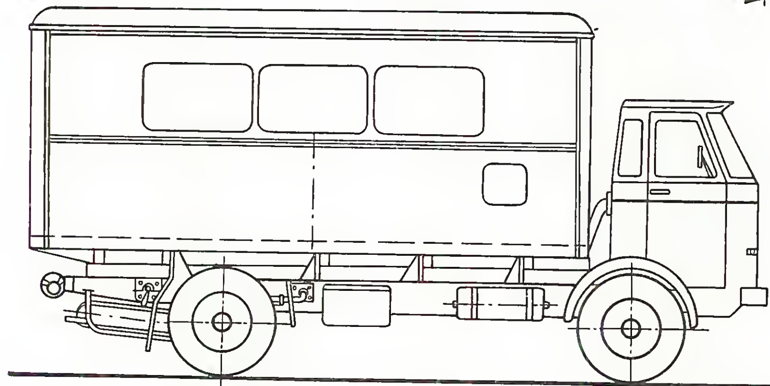
AUTOSAN N112

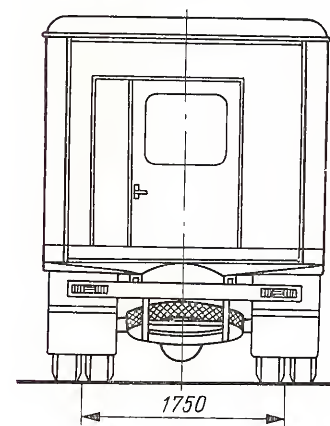
WYKONANIE 03




2330
3000
1100
32°
400
20°
1160
3400
6450


1900




1750

ZASTOSOWANIE

Furgon — pogotowie techniczne Autosan N112 w wykonaniu 03 spełnia funkcję warsztatu naprawczego. Jest wyposażony w podstawowe urządzenia gwarantujące przeprowadzanie napraw w terenie.

BUDOWA

Furgony N112 są montowane na podwoziach samochodów STAR 28 z silnikiem wysokoprężnym S530A lub STAR 29 wyposażonych w silnik gaźnikowy S47A. Zewnętrzne poszycie nadwozia jest wykonane z gładkiej blachy łączonej pionowymi listwami i zabezpieczonej przeciwko korozji.

Wnętrze furgonu ma naturalną wentylację za pomocą dwóch zabezpieczonych przed przenikaniem deszczu nawiewów, umieszczonych w ścianie przedniej oraz dwóch wywiewów znajdujących się w tylnej części ścian bocznych.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	2400 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	9000 kG
Obciążenie osi przedniej	2880 kG
Obciążenie osi tylnej	6120 kG
Prędkość maksymalna	81 km/h
Zużycie paliwa	S530A — 22 l/100 km S47A — 36,4 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	105 l
Promień skrętu	6,5 m
Wznios podłogi	1115 mm
Wysokość wnętrza	1850 mm
Liczba drzwi	1 — dwuskrzydłowe tylne
Szerokość drzwi	1234 mm
Wysokość drzwi	1530 mm
Napięcie instalacji zasilającej	220/380 V
Źródło zasilania	zewnętrzne

Silnik

	S530A	S47A
Typ i rodzaj silnika	trakcyjny, 4-suwowy	
Moment maksymalny	33 kGm przy 1600 obr/min	31 kGm przy 1600 obr/min
Moc maksymalna	100 KM przy 2600 obr/min	105 KM przy 3000 obr/min
Średnica cylindra/skok tłoka	105/120 mm	95/110 mm
Pojemność skokowa	6231 cm³	4678 cm³
Stopień sprężania	18	6,8
Rodzaj zasilania	wtrysk bezpośredni	gaźnikowe
Chłodzenie	wodne, wymuszone	
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem	

Podwozie

Sprzęgło	suche, jednotarczowe, półodśrodkowe, sterowane mechanicznie
Skrzynia biegów	mechaniczna; koła biegów III i IV stale zazębione
Liczba biegów	5
Przełożenie skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68, IV — 1; V — 0,78; W — 5,75
Przełożenie napędu szybkościomierza	4/16
Rodzaj przekładni głównej	stożkowa, jednostopniowa
Przełożenie przekładni głównej	7,17
Rama	dwie podłużnice (tłoczone z blachy o grubości 6 mm), połączone otwartymi poprzeczkami, nitowane
Liczba osi/osi napędzanych	2/1
Liczba kół jezdnych	6
Rodzaj zawieszenia	
przód	resory piórowe z amortyzatorami
tył	resory piórowe z progresją gumową
Wymiary ogumienia	8,25—20″
Mechanizm kierownicy	śruba-nakrętka typu kulkowego przełożenie wewnętrzne 23,5
Hamulec główny	szczękowy, sterowany hydraulicznie ze wspomaganiem nadciśnieniowym
Hamulec pomocniczy	mechaniczny szczękowy na wał napędowy
Ciśnienie powietrza w układzie wspomagania	6 kG/cm²

Instalacja elektryczna

Napięcie instalacji	12/24 V
Typ akumulatora/pojemność	6SE/136 Ah
Liczba akumulatorów	2
Moc prądnicy	750 W
Typ rozrusznika/moc	24 V/4 KM

Nadwozie

Szkielet konstrukcji	konstrukcja z profili giętych stalowych, połączonych za pomocą śrub do ramy
Podłoga	drewniana
Poszycie wewnętrzne	ściany boczne wewnątrz pokryte twardą płytą pilśniową laminowaną jednostronnie wyłożoną listwami aluminiowymi
Kabina kierowcy	typ wagonowy, blaszana, spawana, o dużej widoczności
Usytuowanie silnika	w kabinie obok kierowcy nad osią przednią
Liczba miejsc w kabinie	2
Wentylacja kabiny	wlot powietrza na szybę przednią i okno w drzwiach kierowcy, wywiew przez dwa wywietrzniki umieszczone w drzwiach
Wentylacja nadwozia	przez okna w ścianie bocznej oraz dwa wywietrzniki w ścianie przodu
Ogrzewanie	niezależne z nawiewem na szyby przednie

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

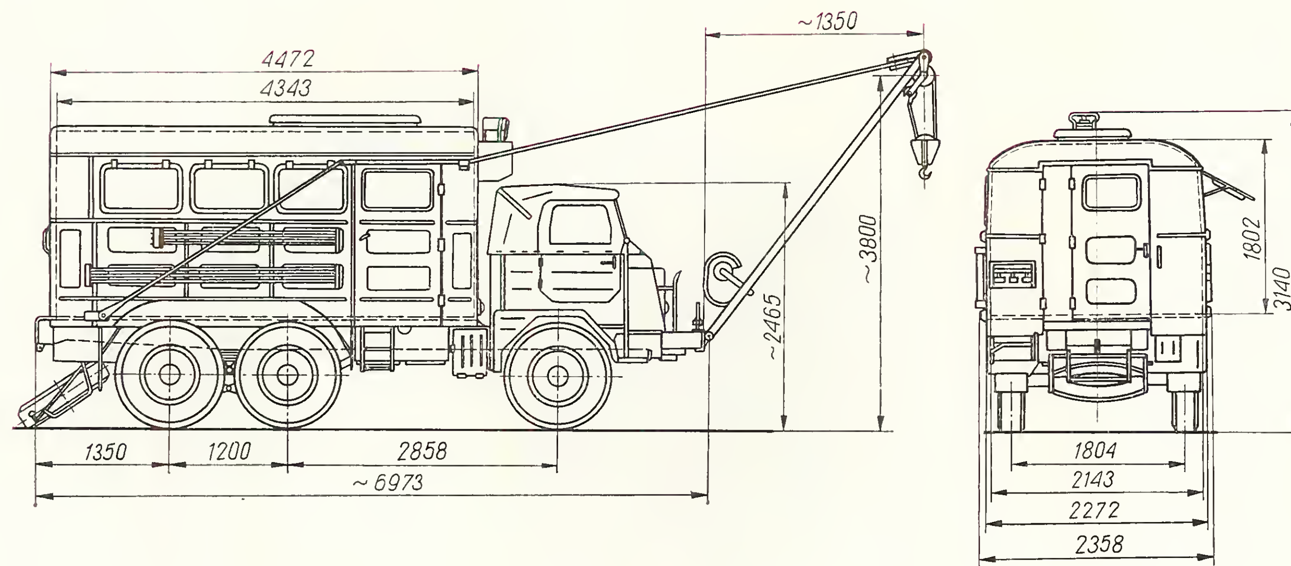
Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

SWW 1025–614

Nr karty 13-73/6

RUCHOMY WARSZTAT NAPRAWCZY
574Z





4472
4343
~1350
~3800
~2465
1350
1200
2858
~6973
1802
3140
1804
2143
2272
2358

ZASTOSOWANIE

Z uwagi na dużą ilość różnego rodzaju wyposażenia, ruchomy warsztat naprawczy stanowi samodzielną i uniwersalną jednostkę obsługowo-naprawczą. Zakres wykonywanych prac w warsztacie jest następujący: dokonywanie drobnych napraw samochodów gaźnikowych i wysokoprężnych, dokonywanie napraw maszyn rolniczych i innych oraz dokonywanie prac tokarskich, spawalniczych, lakierowniczych, ślusarskich, konserwacyjnych i częściowo kowalskich.

BUDOWA

Ruchomy warsztat naprawczy jest zbudowany na trzyosiowym podwoziu samochodu terenowego STAR A660 z napędem na wszystkie koła i urządzeniem blokującym mechanizmy różnicowe osi tylnych. Dzięki temu może z dużą łatwością poruszać się po bezdrożach i w specjalnie trudnych warunkach terenowych.

Nadwozie jest szkieletowe, dwudrzwiowe, z kabiną zamkniętą (zwijany dach brezentowy), ogrzewaną nawiewem ciepłego powietrza. Wentylacja przez klapy uchylne, okna i wentylator.

Dodatkowym walorem eksploatacyjnym tego pojazdu jest zamontowana z przodu wciągarka o uciągu 6 T oraz urządzenie dźwigowe o nośności 1 T.

Wyposażenie podstawowe
1. Agregat spalinowo-elektryczny trójfazowy prądu przemiennego
2. Tokarka stołowa
3. Szlifierka elektryczna trójfazowa stołowa dwutarczowa do tarczy ⌀ 200 mm
4. Wiertarki elektryczne pistoletowe do wiercenia ⌀ 15 mm
5. Stojak do wiertarki pistoletowej
6. Wentylator wyciągowy elektryczny z silnikiem jednofazowym
7. Aparat do czyszczenia świec zapłonowych
8. Smarownica nożna z kompletem końcówek wymiennych
9. Prasa mechaniczna stołowa ręczna o nacisku 1 T
10. Próbnik do regulacji wtryskiwaczy
11. Frezarka do gniazd zaworów
12. Szlifierka do gniazd zaworów
13. Butla do tlenu
14. Butla do acetylenu
15. Podnośniki hydrauliczne o udźwigu 5 T
16. Podnośnik mechaniczny korbowy o udźwigu 5 T
17. Skrzynki monterskie z narzędziami ślusarskimi
18. Kowadło kowalskie jednorożne 25 kG
19. Lampa lutownicza benzynowa
20. Imadło wzorcarskie obrotowe śrubowe 125 mm
21. Sprężarka powietrzna
22. Prostownik diodowy
23. Urządzenie dźwigowe o maksymalnym udźwigu 1 T
24. Namiot wolno stojący
25. Stół składany przenośny
26. Trzy stoły warsztatowe z szufladami, w których umieszczono wyposażenie ogólnego użytku.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ciężar całkowity pojazdu	9250 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity pojazdu	9700 kG
Obciążenie osi przedniej/tylnej	3410/5840 kG
Długość pojazdu	6973 mm
Szerokość pojazdu	2420 mm
Wysokość pojazdu	3140 mm
Liczba osi/osi napędzanych	3/3
Liczba kół	6
Rozstaw osi przednia środkowa/środkowa tylna	2858/1200 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1804/1804 mm
Prześwit poprzeczny/podłużny	505/285 mm
Zwis przedni/tylny	1560/1350 mm
Kąt natarcia	33°
Kąt zejścia	30°
Wysięg haka pociągowego	1508 mm
Najmniejszy promień skrętu	9200 mm
Najmniejszy promień zawracania	10000 mm

Silnik

Typ	S47
Rodzaj silnika	4-suwowy, gaźnikowy z zapłonem iskrowym, górnozaworowy
Liczba cylindrów/układ	6/rzędowy, pionowy
Skok tłoka	110 mm
Średnica cylindra	95 mm
Pojemność skokowa	4680 cm³
Stopień sprężania	6,8
Moc maksymalna	105 KM przy 3000 obr/min
Stopień sprężania	6,8
Moc maksymalna	105 KM przy 3000 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	31 kGm przy 1650 obr/min

Jednostkowe zużycie paliwa	240 G/KMh
Układ smarowania	mieszany, obiegowy
panewki wału korbowego, wału rozrządczego i oś dźwigien zaworowych	pod ciśnieniem
gładź cylindrów	rozbryzgowe
Chłodzenie	wodne
Rozmieszczenie silnika	przednie w kabinie kierowcy

Podwozie

Sprzęgło	cierne jednotarczowe, suche półodśrodkowe
Skrzynia biegów	mechaniczna, sterowana mechanicznie, zblokowana z silnikiem
Liczba biegów	5 + wsteczny
Przełożenie skrzyni biegów	I — 6,14; II — 3,18; III — 1,68; IV — 1,00; V — 0,78; W — 15,75
Przeniesienie momentu obrotowego	wały napędowe, typu otwartego z przegubami o łożyskach igłowych
Mosty napędowe	środkowy i tylny, sztywne z półosiami obciążonymi
Przeguby mostu przedniego	równobieżne typu Keissa
Amortyzatory przedniego mostu	hydrauliczne, dźwigniowe, dwustronnego działania
Rodzaj przekładni	przekładnie główne, stożkowe z zębami łukowymi; mechanizm różnicowy z 4 satelitami stożkowymi o zębach prostych
Przełożenie przekładni głównej	7,17
Smarowanie mostów napędowych	rozbryzgowe
Zawieszenie kół przednich	na resorach piórowych
Zawieszenie kół tylnych	na resorach piórowych
Resory przednie	piórowe, półeliptyczne, podłużne
Resory tylne	piórowe, półeliptyczne, odwrócone
Wymiary ogumienia	12,00×18″
Ciśnienie powietrza w oponach	4 kG/cm²
Mechanizm kierowniczy	z przekładnią ślimakową globoidalną umieszczoną po lewej stronie
Przełożenie średnie przekładni kierowniczej	20,75
Hamulec główny	hydrauliczny, z mechanizmem wspomagającym próżniowym działający na 6 kół
Hamulec pomocniczy	taśmowy, działający na wał napędowy ze skrzynką biegów
Średnica wewnętrzna bębna hamulcowego	400 mm
Ruch jałowy pedału hamulca	15...30 mm
Wciągarka	z liną o dł. 50 m i maksymalnej sile uciągu 5930 kG przymocowana za przednim zderzakiem

Nadwozie

Rodzaj nadwozia	furgonowe, szkieletowe posiadające dwoje drzwi
Rodzaj kabiny kierowcy	zamknięta nad silnikiem z dachem zwijanym brezentowym
Liczba drzwi w kabinie kierowcy	2
Okna	
kabiny kierowcy/nadwozia	wyjmowane/odchylne
Ogrzewanie	
kabiny kierowcy	ogrzewanie nóg kierowcy nawiewem ciepłego powietrza od silnika
nadwozia	nagrzewnicą spalinową OETF-8
Wymiary nadwozia	
szerokość z odbojnicami	2358 mm
szerokość z oblachowaniem	2272 mm
szerokość wnętrza	2173 mm
długość z oblachowaniem	4472 mm
długość wnętrza	4343 mm
wysokość wnętrza	1802 mm
objętość wnętrza	16,4 m³

Instalacja elektryczna

Napięcie znamionowe	12 V
Prądnica z regulatorem	12 V, 13 A przy 1450 obr/min
Rozrusznik	12 V, 1,8 KM przy 1500 obr/min
Akumulator	12 V, 105 Ah
Reflektory	12 V, 35 W

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k.Oławy

PRZYCZEPY I NACZEPY



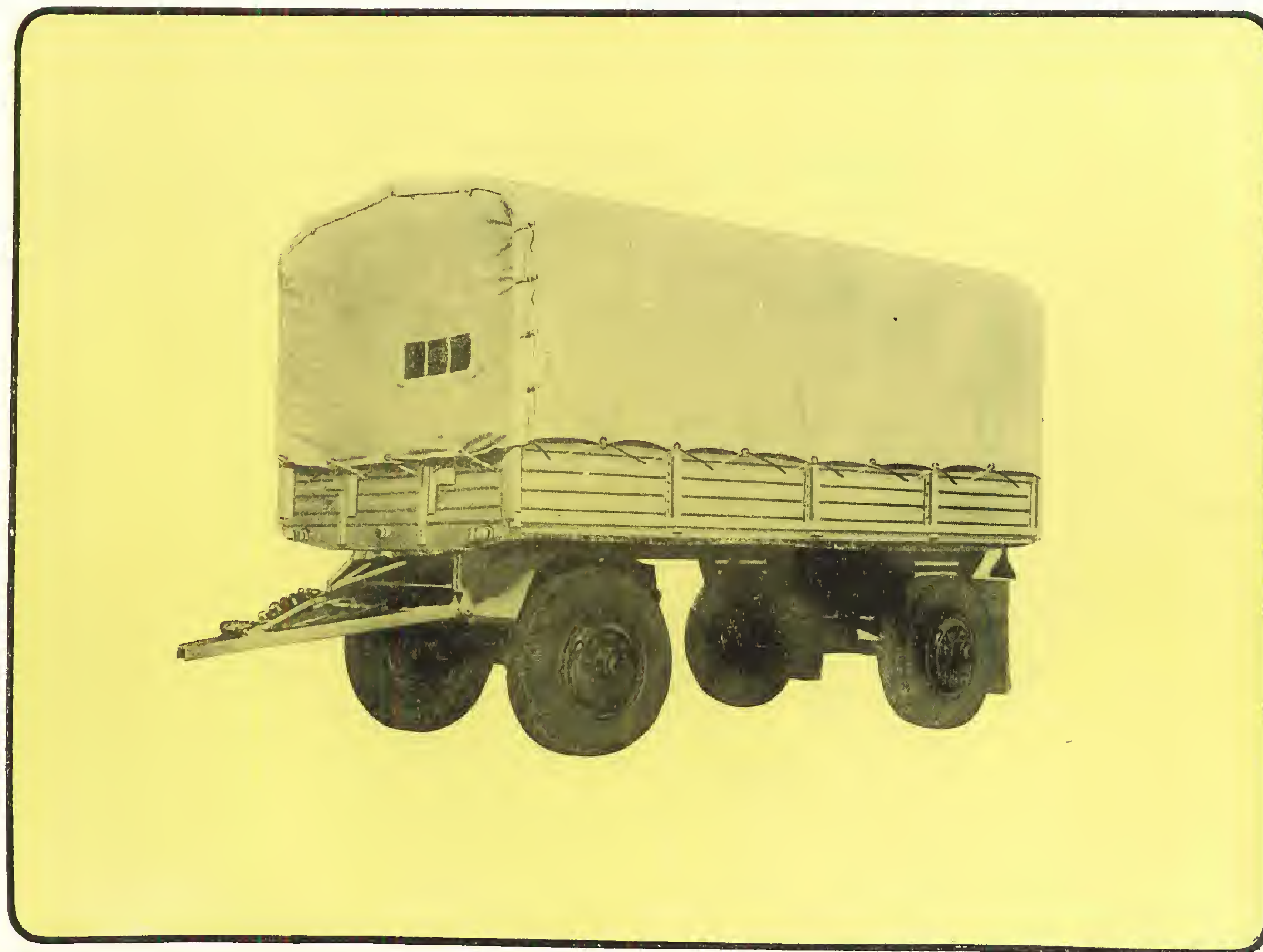
SWW 1026-1,2,6,7 1027-1,3,4

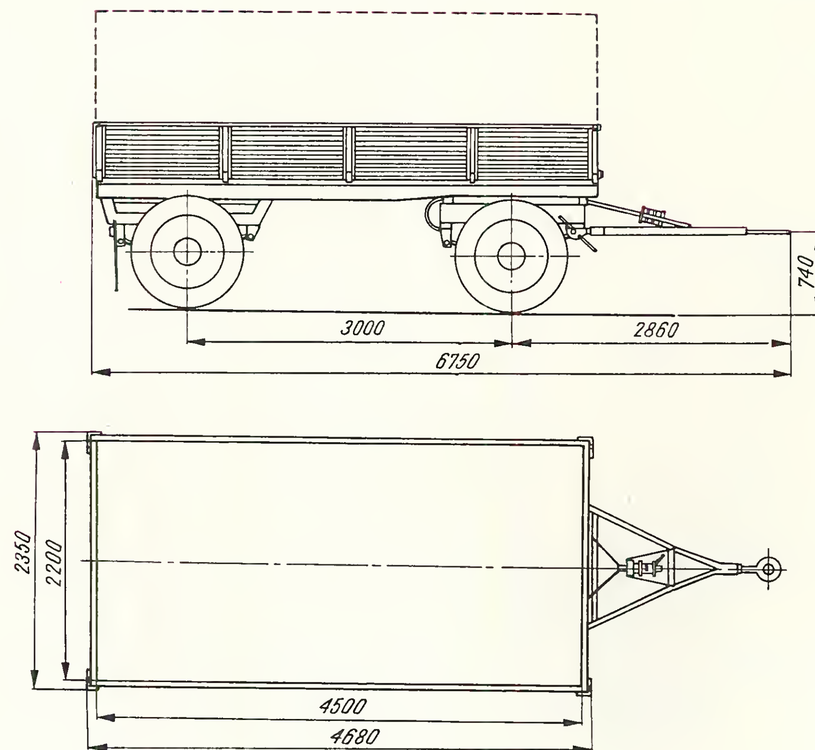
SWW 1026–118

Nr karty 1-73/7

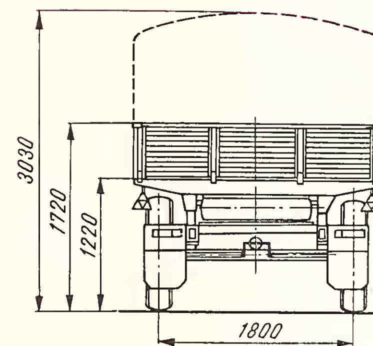
PRZYCZEPA TRANSPORTOWA SKRZYNIOWA

D-50





3000
2860
6750
740
2350
2200
4500
4680



3030
1720
1220
1800

ZASTOSOWANIE

Przyczepa D-50 jest przeznaczona do dalekiego przewozu towarów o ciężarze nie przekraczającym 6 ton na drogach o ulepszonej nawierzchni. Współpracuje z samochodami ciężarowymi średniej klasy. Brezentowa opończa skutecznie chroni ładunek przed oddziaływaniem warunków atmosferycznych.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	6000 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	8350 kG
Prędkość maksymalna przyczepy z ładunkiem	60 km/h
Ciężar własny	2350 kG
Liczba osi	2
Liczba kół	4+1
Prześwit poprzeczny	415 mm
Maksymalny kąt skrętu kół w prawo/w lewo	90°/90°
Zawieszenie	resory piórowe
Średnica „oka" dyszla	40/76 mm

Hamulce

Rodzaj hamulca głównego	pneumatyczne nadciśnieniowe jednoprzewodowe
Maksymalny spadek, na którym przyczepa może być pozostawiona	16%
Maksymalne pochylenie boczne	12°
Ciśnienie powietrza w układzie	4,8...5,3 kG/cm²
Pojemność zbiornika powietrza	40 l
Regulacja siły hamowania	0 ładunku 1/2 ładunku cały ładunek
Średnica bębnów hamulcowych	420 mm
Ogólna powierzchnia okładzin szczęk hamulcowych	4080 cm²
Rodzaj hamulca pomocniczego	mechaniczny, ręczny

Podwozie

Konstrukcja ramy	spawana
Układ smarowania	indywidualny
Konstrukcja osi	rurowa
Obrotnica	rolkowa w układzie poziomym i pionowym

Nadwozie

Ściany boczne	spawano-zgrzewane profilowe
Podłoga	metalowa spawana
Nakładki	metalowe
Opończa	tkanina wodoodporna

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Połączenie z pojazdem ciągnącym	złącze wtykowe

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

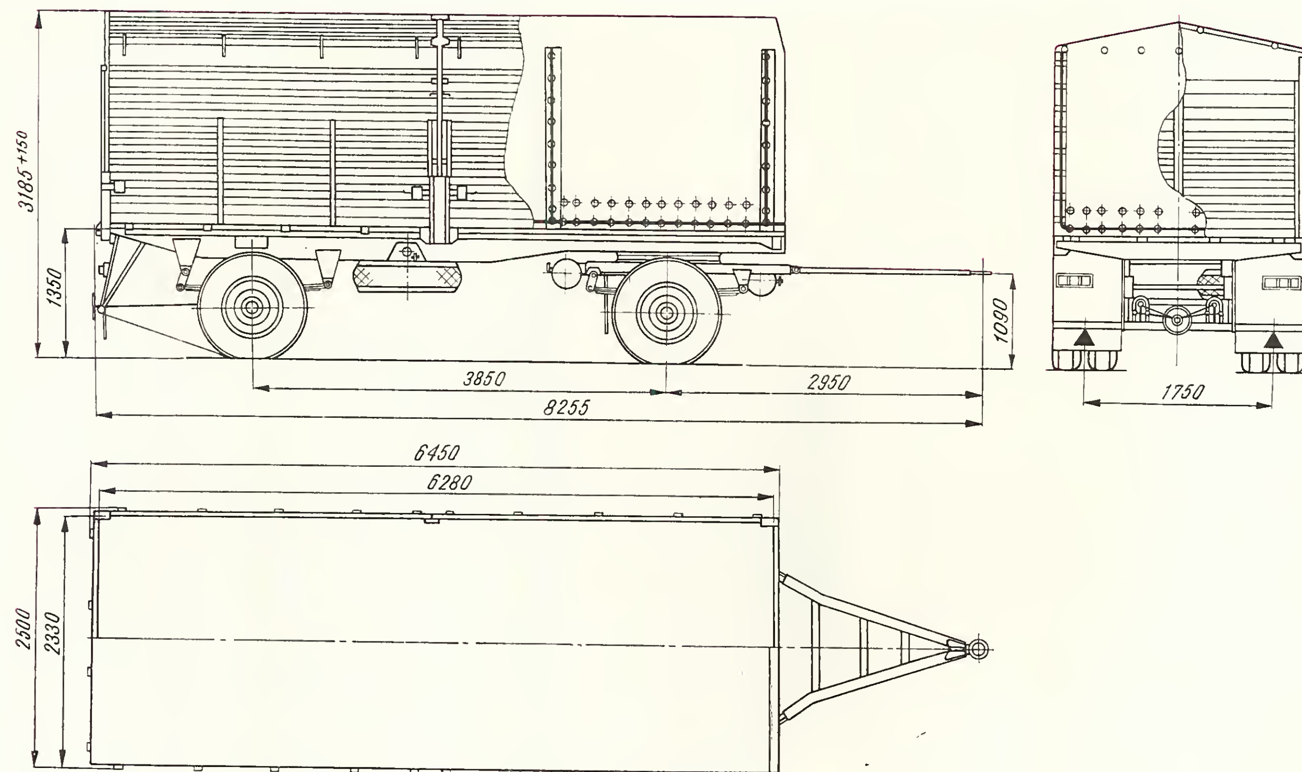
SWW 1026–11

Nr karty 2-73/7

PRZYCZEPA TRANSPORTOWA SKRZYNIOWA

D-83




3185+150
1350
1090
3850
2950
8255
1750
6450
6280
2500
2330

ZASTOSOWANIE

Przyczepa D-83 jest przeznaczona do przewozu różnego rodzaju towarów o ciężarze do 10 ton. Może współpracować z samochodami, których ciężar całkowity wynosi 12—15 ton. Zestaw samochód-przyczepa służy do szybkiego transportu ładunków (między innymi spaletyzowanych) po drogach o ulepszonej nawierzchni.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	10000 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	13850 kG
Prędkość maksymalna przyczepy z ładunkiem	60 km/h
Ciężar własny	3850 kG
Liczba osi	2
Liczba kół	8
Prześwit poprzeczny	388 mm
Maksymalny kąt skrętu kół w prawo/w lewo	90°/90°
Zawieszenie	resory piórowe półeliptyczne
Średnica „oka" dyszla	40 mm

Hamulce

Rodzaj hamulca głównego	pneumatyczny nadciśnieniowy jednoprzewodowy
Maksymalny spadek, na którym przyczepa może być pozostawiona	16%
Ciśnienie powietrza w układzie hamulcowym	4,8...5,3 kG/cm²
Pojemność zbiornika powietrza	80 l
Regulacja siły hamowania	0 ładunku 1/2 ładunku cały ładunek
Średnica bębnów hamulcowych	420 mm
Ogólna powierzchnia okładzin szczęk hamulcowych	4080 cm²
Rodzaj hamulca pomocniczego	mechaniczny, ręczny

Podwozie

Konstrukcja ramy	z profili giętych, spawana
Układ smarowania	indywidualny
Konstrukcja osi	rurowa
Obrotnica	rolkowa

Nadwozie

Ściany boczne	profilowe spawane, zgrzewane
Podłoga	metalowo-drewniana
Opończa	tkanina wodoodporna
Wyposażenie specjalne	pałąki

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Połączenie z pojazdem ciągnącym	złącze wtykowe

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

SWW 1026–118

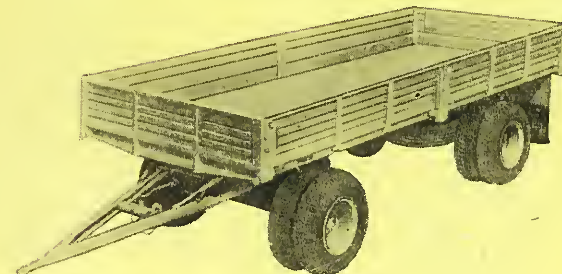
Nr karty 3-73/7

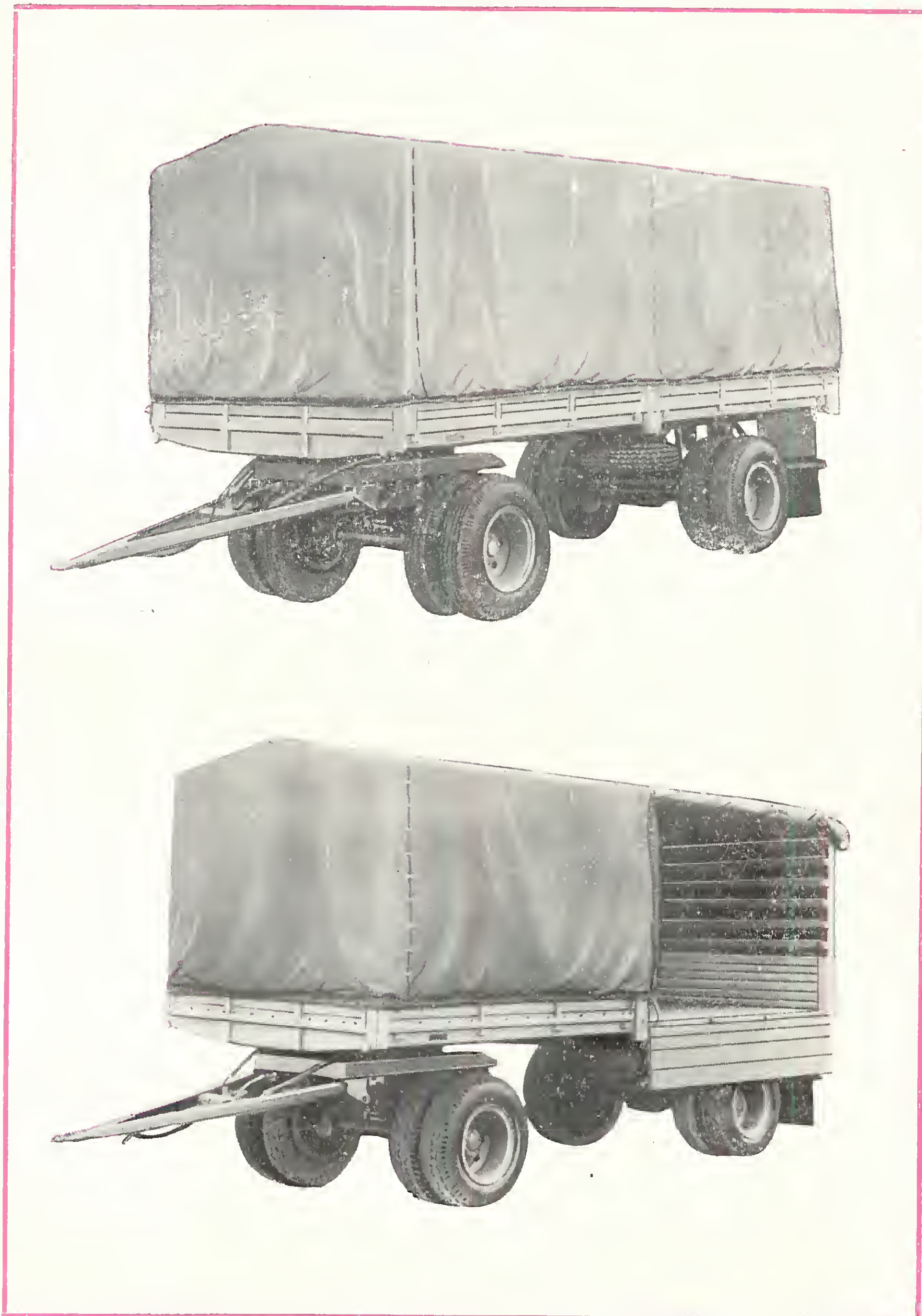
PRZYCZEPA

D830

ODMIANY A, B, C







ZASTOSOWANIE

Odmiana A jest przeznaczona do transportu międzynarodowego TIR. Konstrukcja przyczepy uwzględnia wymagania międzynarodowego regulaminu przewozów pod zamknięciem celnym.

Odmiana B jest przeznaczona do transportu dalekobieżnego z zabezpieczeniem ładunku przed wpływami atmosferycznymi. Konstrukcja przyczepy uwzględnia możliwość załadunku i wyładunku z każdej strony, bez konieczności demontażu opałąkowania.

Odmiana C jest przeznaczona do transportu towarów objętościowych, nie wymagających zabezpieczenia przed wpływami atmosferycznymi.

BUDOWA

Rama spawana z profili tłoczonych jest oparta na podłużnicach ceowych z wstawką wzmacniającą. Rama przyczep D830 jest konstrukcją nowoczesną, bardzo lekką, pozwalającą na przenoszenie dużych obciążeń skręcających, co daje możliwość eksploatacji przyczepy również po drogach III i IV klasy.

Osie przyczepy z kołami 9×20 są przewidziane do przenoszenia maksymalnego obciążenia 7500 kG. Belka osi wykonana z profilu rurowego jest zakończona kutymi czopami nośnymi.

Resory półeliptyczne mocowane są z przodu na sworzniach, a tylne końce są podwieszone na wieszakach. Resory są przymocowane do osi za pomocą strzemion. Dodatkowo każdy resor ma zderzaki gumowe amortyzujące uderzenia w przypadku raptownego przeciążenia osi.

Wózek skrętny jest spawany z ceowników i profili tłoczonych jest połączony z ramą za pośrednictwem obrotnicy.

Obrotnica kulowa służy do łączenia ramy z wózkiem skrętnym. Zastosowanie kulki 3/4" zapewnia lekką pracę przy obrocie, z jednoczesnym wykorzystaniem ich jako zabezpieczenie przed rozczepianiem się.

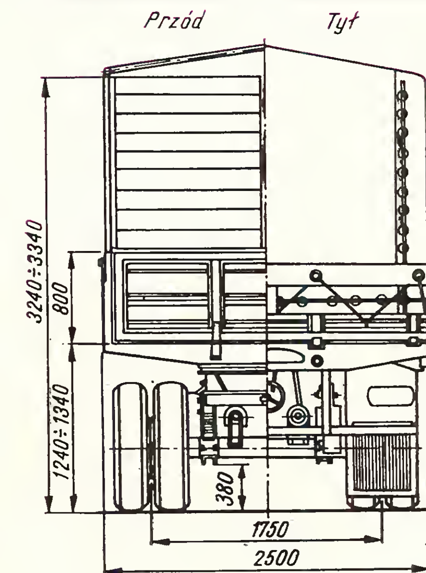
Hamulec postojowy ręczny uruchamia układ hamulcowy osi tylnej przyczepy. Zastosowany śrubowy mechanizm hamulca postojowego zapewnia długotrwałą i niezawodną pracę.

Hamulce mechaniczne przyczepy, bębnowe, o średnicy 420 mm i szerokości szczęki 180 mm, są sterowane wałkiem rozpieraka. Nowością w zastosowanym układzie są wprowadzone rolki (w miejsce kamieni szczęk) zmieniające tarcie pomiędzy krzywką a szczęką hamulcową z ślizgowego na obrotowe.

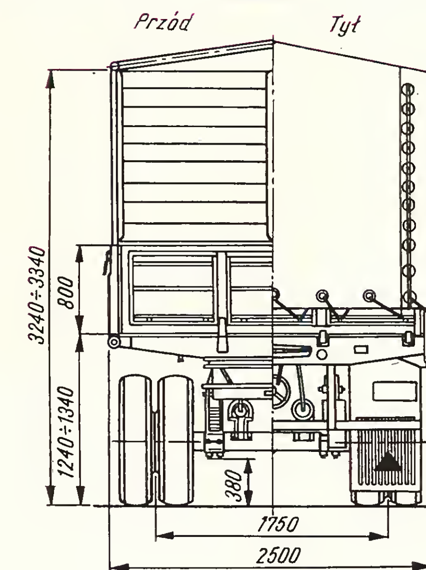
Układ hamulcowy powietrzny jednoprzewodowy nadciśnieniowy pracuje przy ciśnieniu 4,8...5,3 kG/cm². Do właściwej pracy układu pneumatycznego służą: zawór sterujący, regulator siły hamowania oraz specjalny zawór przyspieszający za- i odhamowanie.

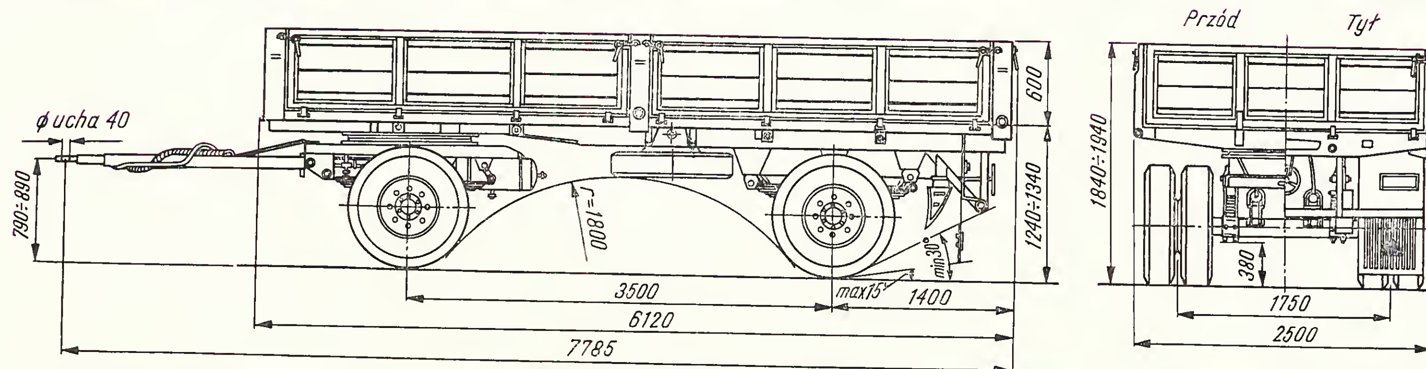
Nadwozie przyczepy w odmianie A jest wykonane zgodnie z wymogami regulaminu przewozów celnych, gdzie istnieją możliwości niezależnego otwierania każdej ze ścian bocznych lub tylnych, bez konieczności demontażu górnej części nadwozia. Opończa w omawianej odmianie ma podwójne sznurowanie, tj. linka zamknięcia celnego plus linka do obsznurowywania.

ø ucha 40
700÷890
r=1800
3480÷3580
min30°
max15°
3500
1400
6120
7785



ø ucha 40
700÷890
r=1800
3480÷3580
min30°
max15°
3500
1400
6120
7785





W tylnej części opończy znajduje się dodatkowa kieszeń osłaniająca zamknięcie celne.

Nadwozie w odmianie B jest wykonane podobnie, jak w A. Różnica polega jedynie na zastosowaniu opończy mającej pojedyncze sznurowanie bez zamknięcia celnego.

Nadwozie w odmianie C różni się od A tym, że nie ma opałąkowania i opończy, tzn. że istnieje sama skrzynia ładunkowa. Odmiana C została stworzona głównie dla potrzeb budownictwa lub użytkowników, którzy nie mają potrzeby eksploatowania przyczep z nadwoziem zamkniętym.

DANE TECHNICZNE

	Odmiany		
	A	B	C
Ładowność	10000	10000	10000 kG
Ciężar własny przyczepy	4100	4100	3700 kG
Ciężar całkowity	14100	14100	13700 kG
Dopuszczalny nacisk osi			
przedniej	7500	7500	7500 kG
tylnej	7500	7500	7500 kG
Długość z dyszlem	7785	7785	7785 mm
Szerokość	2500	2500	2500 mm
Prędkość maksymalna	80	80	80 km/h
Wysokość	3480	3480	1840 mm
Wznios podłogi	1240	1240	1240 mm
Wysięg dyszla	2950	2950	2950 mm
Średnica ucha zaczepu	40	40	40 mm
Rozstaw osi	3500	3500	3500 mm
Rozstaw kół	1750	1750	1750 mm
Prześwit poprzeczny	380	380	380 mm
Prześwit podłużny	1800	1800	1800 mm
Kąt skrętu dyszla z wózkiem			
w lewo	180°	180°	180°
w prawo	180°	180°	180°
Wymiary wewnętrzne skrzyni ładunkowej			
długość	5970	5970	5970 mm
szerokość	2320	2320	2320 mm
wysokość	2000	2000	600 mm
Powierzchnia ładunkowa	13,8	13,8	13,8 m²
Pojemność skrzyni	27,6	27,6	8,3 m³
Wymiary ogumienia	9,00—20"/12PR przy ciśnieniu 6,25 kG/cm²		
Wymiary obręczy	7,00—20"	7,00—20"	7,00—20"
Nośność jednej opony	2100	2100	2100 kG
Instalacja pneumatyczna jednoprzewodowa nadciśnieniowa z ciśnieniem roboczym	4,8...5,3 kG/cm²		
Instalacja elektryczna	12	12	12 V

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

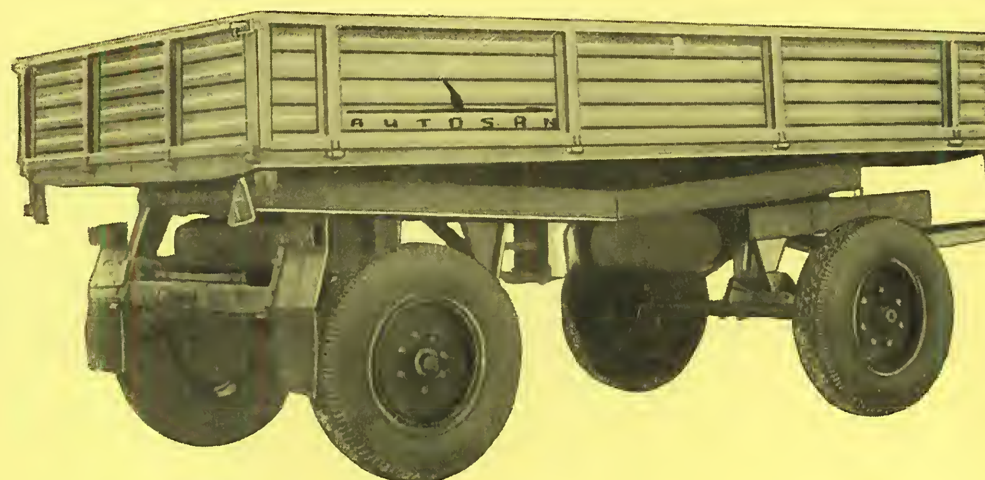
Fabryka Sprzęgieł Samochodowych
Kożuchów, ul. 1 Maja 40

SWW 1026–216

Nr karty 4-73/7

PRZYCZEPA SAMOCHODOWA WYWROTKA TRZYSTRONNA

D47A



ZASTOSOWANIE

Przyczepa D47A jest przeznaczona do przewozu towarów o ciężarze do 4 ton po drogach o ulepszonej nawierzchni. Trójstronny wywrót skrzyni ładunkowej umożliwia szybki i dokładny rozładunek przyczepy.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	4000 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	5800 kG
Powierzchnia ładunkowa	9,02 m^2
Pojemność skrzyni ładunkowej	4,51 m^3
Długość wewnętrzna skrzyni ładunkowej	4100 mm
Szerokość wewnętrzna skrzyni ładunkowej	2200 mm
Wysokość ścian skrzyni ładunkowej	500 mm
Wysokość poziomu ładowania	1230 mm
Rozładunek skrzyni ładunkowej	jednym siłownikiem hydraulicznym na strony (w prawo, w lewo, w tył)
Kąt wychylenia skrzyni	55°
Ciężar własny	1800 kG
Liczba osi	2
Liczba kół	4
Prześwit poprzeczny	405 mm
Rozstaw osi	3600 mm
Rozstaw kół	1800 mm
Rodzaj ogumienia	8,25—20 szosowe
Maksymalny kąt skrętu kół	
w prawo	90°
w lewo	90°
Zawieszenie	resory piórowe
Średnica „oka" dyszla	76 lub 40 mm

Hamulce

Hamulec główny	pneumatyczny jednoprzewodowy
Ciśnienie powietrza w układzie hamulcowym	4,8...5,3 kG/cm^2
Pojemność zbiornika powietrza	20 l
Regulacja siły hamowania	0 ładunku 1/2 ładunku pełny ładunek
Hamulec postojowy	mechaniczny, uruchamiany ręcznie
Maksymalne pochylenie jezdni, na którym może być pozostawiona przyczepa	16%
Średnica bębnów hamulcowych	310 mm

Podwozie

Konstrukcja ramy	spawana z profili giętych
Konstrukcja osi	rurowa
Obrotnica	kulkowa
Smarowanie	indywidualne

Nadwozie

Ściany skrzyni	z profili walcowanych spawane i zgrzewane
Podłoga	metalowa spawana
Układ hydrauliczny wywrotu	wymuszony od pojazdu ciągnącego
Siłownik hydrauliczny	4-członowy z ogranicznikiem siły przy 1 członie robczym
Ciśnienie robocze w układzie hydraulicznym wywrotu	100 kG/cm^2
Dopuszczalne maksymalne ciśnienie regulowane zaworem przelewowym na pojeździe ciągnącym	130 kG/cm^2
Połączenie układu hydraulicznego z pojazdem ciągnącym	elastycznym przewodem zakończonym szybkozłączem

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 lub 24 V
Połączenie z pojazdem ciągnącym	przewodem wielożyłowym zakończonym wtyczką do gniazda

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

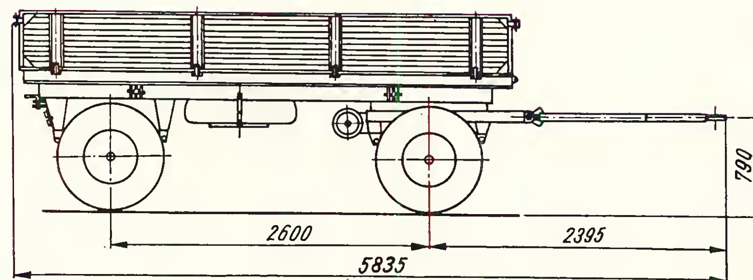
Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

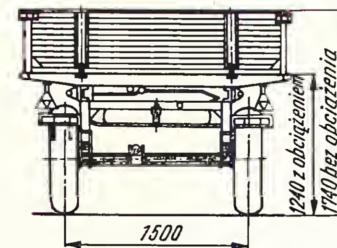
SWW 1026-63

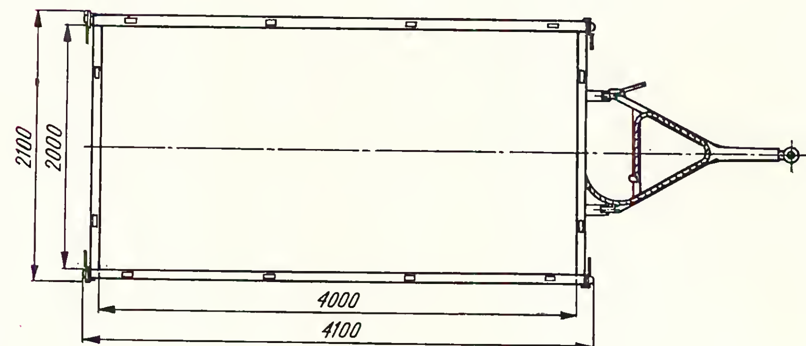
Nr karty 5-73/7

PRZYCZEPA ROLNICZA WYWROTKA
D35M




790
2600
2395
5835


1240 z obciążeniem
1740 bez obciążenia
1500


2100
2000
4000
4100

ZASTOSOWANIE

Przyczepa D35M, przystosowana do holowania przez ciągniki z powietrzną instalacją hamulcową, służy do pracy w rolnictwie. Szerokie opony i nisko umiejscowiony środek ciężkości umożliwiają przyczepie poruszanie się po miękkim gruncie. Możliwość dwustronnego wywrotu skrzyni ładunkowej znacznie ułatwia rozładunek.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	3500 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	4950 kG
Prędkość maksymalna przyczepy z ładunkiem	25 km/h
Ciężar własny	1450 kG
Liczba osi	2
Liczba kół	4 + 1
Prześwit poprzeczny	280 mm
Maksymalny kąt skrętu kół w prawo/w lewo	90°/90°
Zawieszenie	resory piórowe
Średnica „oka" dyszla	40 mm

Hamulce

Rodzaj hamulca głównego	pneumatyczny nadciśnieniowy jednoprzewodowy
Maksymalny spadek, na którym przyczepa może być pozostawiona	16%
Maksymalne pochylenie boczne	12°
Ciśnienie powietrza w układzie hamulcowym	4,8...5,3 kG/cm²
Pojemność zbiornika powietrza	20 l
Regulacja siły hamowania	0 ładunku 1/2 ładunku cały ładunek
Średnica bębnów hamulcowych	400 mm
Ogólna powierzchnia okładzin szczęk hamulcowych	1176 cm²
Rodzaj hamulca pomocniczego	mechaniczny, ręczny

Podwozie

Konstrukcja ramy	z profili hutniczych, spawana
Układ smarowania	indywidualny
Konstrukcja osi	belka stalowa o przekroju kwadratowym
Obrotnica	rolkowa

Nadwozie

Ściany boczne	profilowe zgrzewano-spawane
Podłoga	metalowa, spawana
Układ hydrauliczny	wymuszony od ciągnika

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Połączenie z pojazdem ciągnącym	złącze wtykowe

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

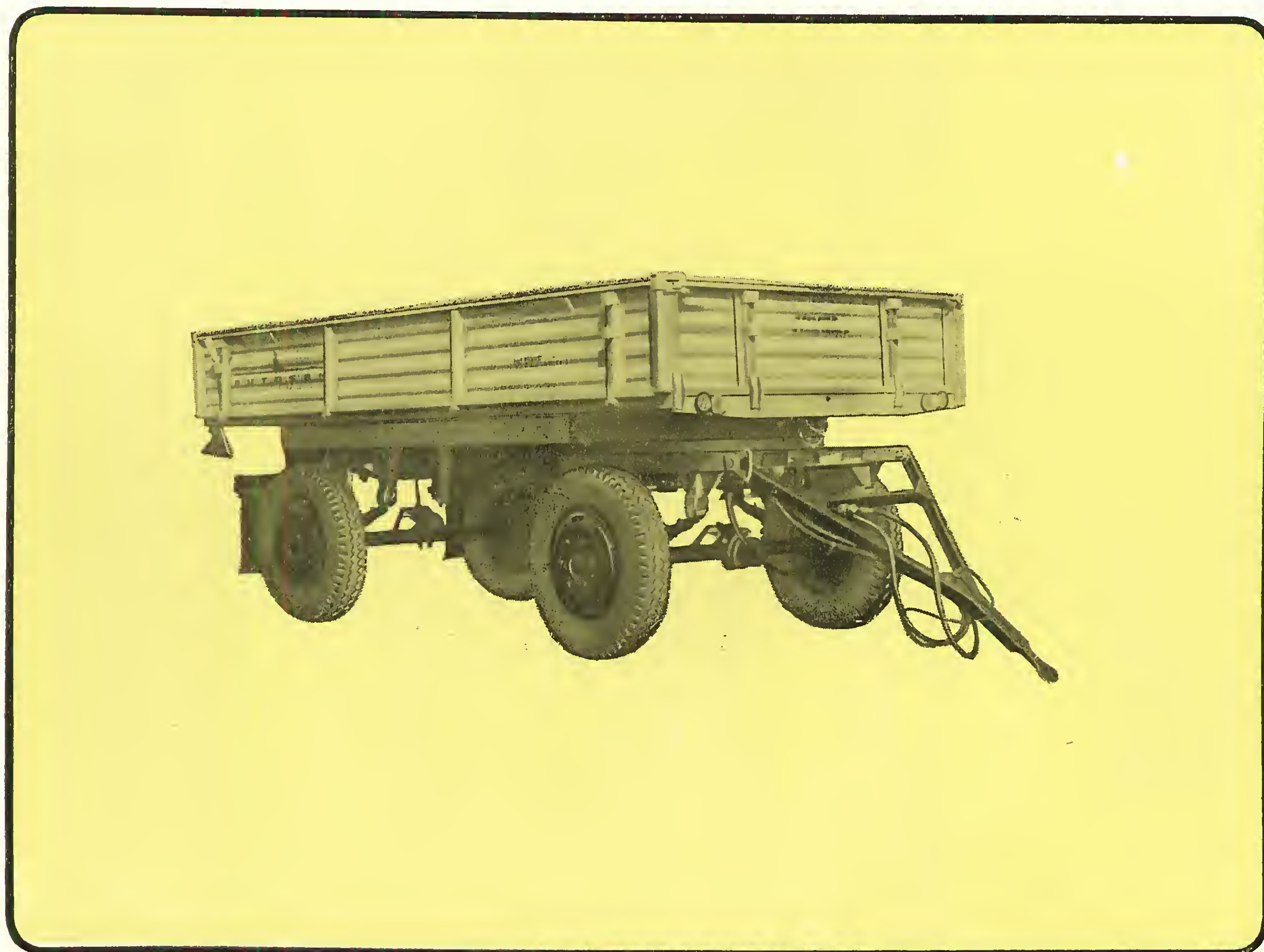
Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

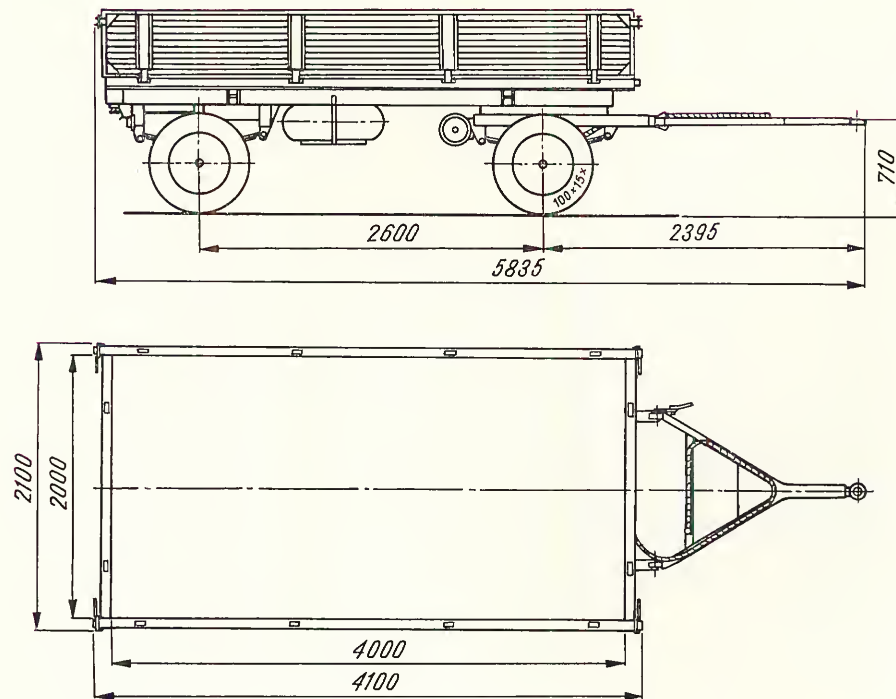
SWW 1026–63

Nr karty 6-73/7

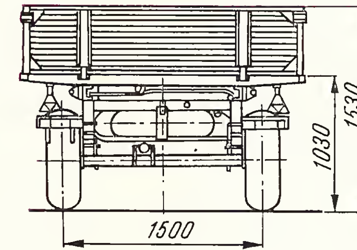
PRZYCZEPA TRANSPORTOWO-ROLNICZA WYWROTKA

D35M.1





100×15×
710
2600
2395
5835
2100
2000
4000
4100



1030
1530
1500

ZASTOSOWANIE

Przyczepa D35M.1 jest adaptacją przyczepy rolniczej D35M. Zastosowanie ogumienia o wymiarze 7.50-20" pozwoliło na zwiększenie prędkości maksymalnej przyczepy do 40 km/godz. Może ona z powodzeniem pracować zarówno w rolnictwie przy transporcie płodów rolnych, jak i w budownictwie — przy transporcie materiałów budowlanych.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	3500 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	5000 kG
Prędkość maksymalna przyczepy z ładunkiem	40 km/h
Ciężar własny	1500 kG
Liczba osi	2
Liczba kół	4 + 1
Prześwit poprzeczny	400 mm
Maksymalny kąt skrętu kół w prawo/w lewo	90°/90°
Zawieszenie	resory piórowe
Średnica „oka" dyszla	40 mm

Hamulce

Rodzaj hamulca głównego	pneumatyczny nadciśnieniowy jednoprzewodowy
Maksymalny spadek, na którym przyczepa może być pozostawiona	16%
Maksymalne pochylenie boczne	12°
Ciśnienie powietrza w układzie hamulcowym	4,8...5,3 kG/cm²
Pojemność zbiornika powietrza	20 l
Regulacja siły hamowania	0 ładunku 1/2 ładunku cały ładunek
Średnica bębnów hamulcowych	400 mm
Ogólna powierzchnia okładzin szczęk hamulcowych	1776 cm²
Rodzaj hamulca pomocniczego	mechaniczny, ręczny

Podwozie

Konstrukcja ramy	spawana
Układ smarowania	indywidualny
Konstrukcja osi	rurowa
Obrotnica	rolkowa w układzie poziomym i pionowym

Nadwozie

Ściany boczne	profilowe spawano-zgrzewane
Podłoga	metalowa, spawana
Nakładki	objętościowe
Układ hydrauliczny	wymuszony

Instalacja elektryczna

Napięcie	12 V
Połączenie z pojazdem ciągnącym	złącze wtykowe

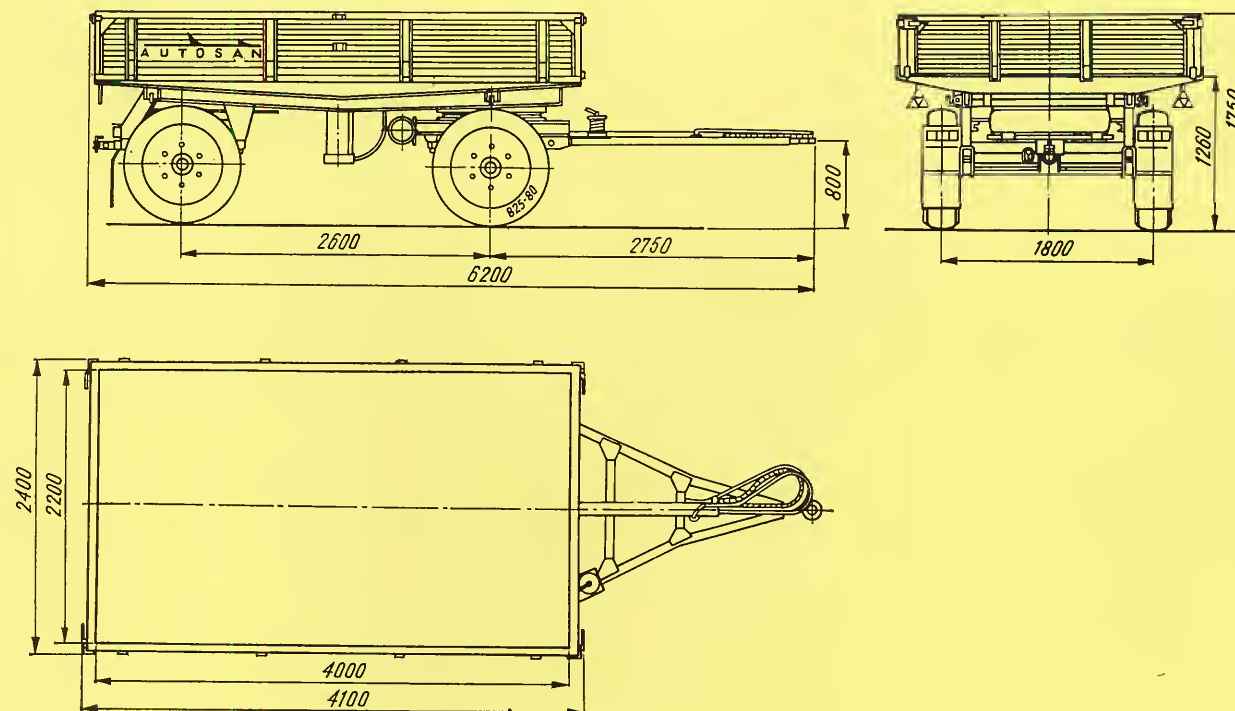
Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

SWW 1026–635

Nr karty 7-73/7

PRZYCZEPA ROLNICZA WYWROTKA
D47B



ZASTOSOWANIE

Przyczepa D47B jest przeznaczona do przewozu płodów rolnych, materiałów sypkich lub objętościowych o ciężarze do 4,5 ton. Dzięki zastosowaniu specjalnych nadstaw zwiększających pojemność skrzyni ładunkowej, przyczepa stanowi bardzo ekonomiczny środek transportu w terenie.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	4500 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	6300 kG
Prędkość maksymalna przyczepy z ładunkiem	25 km/h
Ciężar własny	1800 kG
Liczba osi	2
Liczba kół	4
Prześwit poprzeczny	350 mm
Maksymalny kąt skrętu w prawo/w lewo	90°/90°
Zawieszenie	resory piórowe
Średnica „oka" dyszla	40/76 mm

Hamulce

Rodzaj hamulca głównego	pneumatyczny nadciśnieniowy jednoprzewodowy
Maksymalny spadek, na którym przyczepa może być pozostawiona	16%
Maksymalne pochylenie boczne	12°
Ciśnienie powietrza w układzie hamulcowym	4,8...5,3 kG/cm²
Pojemność zbiornika powietrza	20 l
Średnica bębnów hamulcowych	320 mm
Ogólna powierzchnia okładzin szczęk hamulcowych	2176 cm²
Rodzaj hamulca pomocniczego	mechaniczny, ręczny

Podwozie

Konstrukcja ramy	z profili giętych, spawana
Układ smarowania	indywidualny
Konstrukcja osi	rurowa
Obrotnica	rolkowa z krzyżowym układem rolek

Nadwozie

Ściany boczne	profilowe spawano-zgrzewane
Podłoga	metalowa, spawana
Nakładki	objętościowe niskie
Układ hamulcowy	wymuszony od ciągnika

Instalacja elektryczna

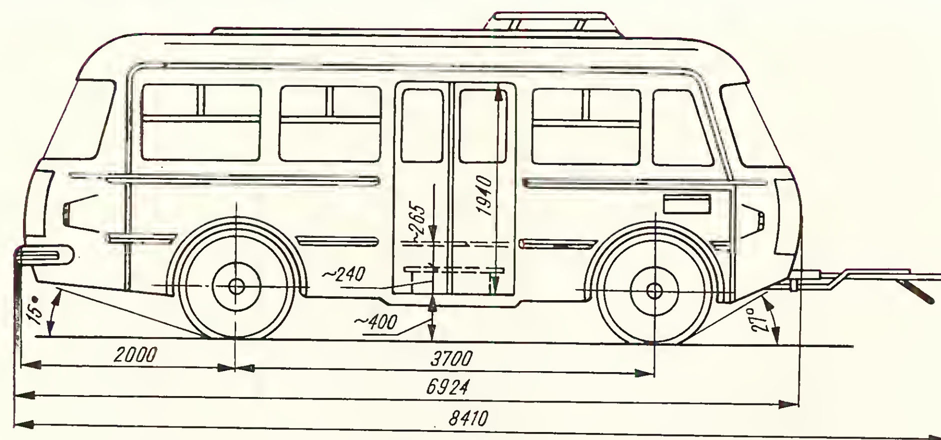
Napięcie	12 V
Połączenie z pojazdem ciągnącym	złącze wtykowe

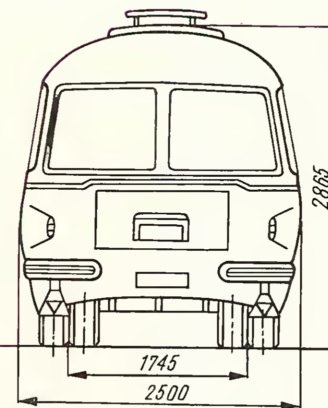
Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

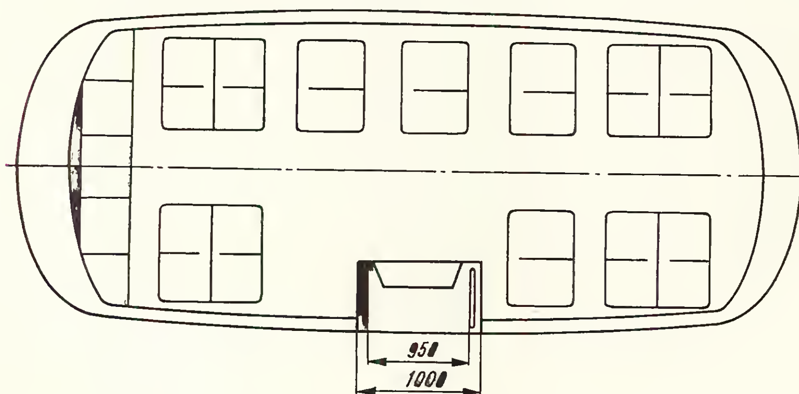
Sanocka Fabryka Autobusów
Sanok, ul. Lipińskiego 109

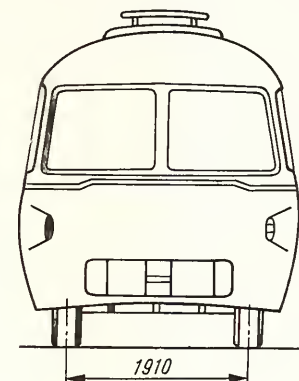
PRZYCZEPY AUTOBUSOWE
P01, P01E, 046




~265
1940
~240
~400
15°
27°
2000
3700
6924
8410


2865
1745
2500


950
1000


1910

ZASTOSOWANIE

Przyczepy autobusowe P01, P01E, 046 są przeznaczone do przewozu pasażerów w komunikacji międzymiastowej. Przystosowane są wyłącznie do ciągnięcia przez autobusy Jelcz lub Karosa.

BUDOWA

Podwozie przyczepy składa się z kompletnej osi przedniej, tylnej, dyszla z mechanizmem kierowniczym, instalacji hamulcowej i hamulca ręcznego. Elementem nośnym jest rama wykonana z profili ceowych i zamkniętych. Do podłużnic jest przymocowane zawieszenie osi przedniej i tylnej oraz dyszel pociągowy. Oś przednia jest osią sztywną z kołami skręcanymi za pomocą układu zwrotniczego. Układ hamulcowy składa się z dwu niezależnie od siebie działających urządzeń, tj. hamulca postojowego ręcznego oraz układu powietrznego nadciśnieniowego.

Szkielet nadwozia jest spawany z kształtowników z blachy stalowej. Nadwozie jest wykonane z blach stalowych o grubości 1 mm połączonych na zakładkę i przymocowanych do szkieletu za pomocą nitów. Ściany wewnątrz przyczepy (boczne oraz przednia i tylna) są wykończone w części podokiennej płytami pilśniowymi lakierowanymi lub laminowanymi. Wykończenia zewnętrzne i wewnętrzne stanowią listwy aluminiowe z kolorowymi wkładkami.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Liczba miejsc pasażerskich ogółem	42 + 1
Liczba miejsc pasażerskich siedzących	30 + 1
Ciężar własny	3670 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	6895 kG
Rozkład nacisków na osie z obciążeniem przód/tył	2895/4000 kG
Długość całkowita z dyszlem	8409 mm
Długość całkowita bez dyszla	6924 mm
Szerokość całkowita	2500 mm
Wysokość całkowita	2865 mm
Wysokość wnętrza	1900 mm
Najmniejszy promień zawracania w prawo i lewo	8,95 mm
Dopuszczalna prędkość holowania	60 km/h

Podwozie

Rama	spawana z podłużnic i poprzeczek ceowych
Koła	tarczowe spawane dwupierścieniowe
Liczba kół	6
Wymiary obręczy kół	7,55×20"
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Ciśnienie powietrza w ogumieniu	5 kG/cm²
Rozstaw osi	3700 mm
Rozstaw kół przednich/tylnych	1910/1745 mm
Zawieszenie przednie i tylne	resory piórowe półeliptyczne
Amortyzatory	teleskopowe hydrauliczne
Prześwit poprzeczny	375 mm

Układ hamulcowy

Typ układu hamulcowego	pneumatyczny nadciśnieniowy
Ciśnienie robocze	5,8 kG/cm²
Typ hamulca postojowego	mechaniczny ręczny

Instalacja elektryczna

Napięcie znamionowe	24 V
2 akumulatory	12 V, 105 Ah

Nadwozie

Układ nośny	półniosący
Wznios podłogi (w stanie nieobciążonym)	910 mm
Wznios stopnia wejściowego (w stanie nieobciążonym)	510 mm
Siedzenia	miękkie wyściełane
Ogrzewanie	niezależne na olej napędowy
Wentylacja	wentylator nagrzewnicy, klapa dachu, okna przesuwne, nawietrzniki

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Jelczańskie Zakłady Samochodowe
Jelcz k. Oławy

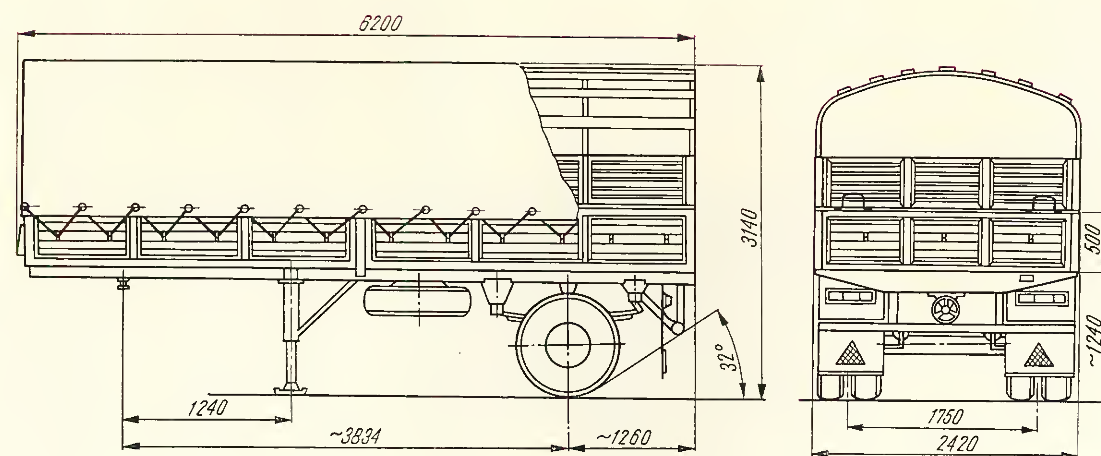
SWW 1027–113

Nr karty 9-73/7

NACZEPA

D68




6200
3140
32°
1240
~3834
~1260
500
~1240
1750
2420

ZASTOSOWANIE

Naczepa D68 służy do przewożenia ładunków o ciężarze do 8000 kG na duże odległości.

BUDOWA

Stosunkowo duża powierzchnia ładunkowa (13,3 m²) pozwala na przewóz ładunków objętościowych, co jest możliwe dzięki zastosowaniu nakładek na burty skrzyni ładunkowej. Skuteczne hamulce pneumatyczne pozwalają na holowanie przyczepy ze znacznymi szybkościami do 70 km/h. Stosunkowo mocna konstrukcja zapewnia znaczną trwałość przyczepy na dłuższy okres czasu eksploatacji przy minimalnych zabiegach konserwacyjnych.

DANE TECHNICZNE

Ładowność	8000 kG
Liczba osi	1
Odległość osi naczepy od sworznia zaczepu	3984 mm
Odległość podpór od osi naczepy	2450 mm
Przedni obrysowy promień naczepy	1410 mm
Wewnętrzny promień naczepy	1645 mm
Liczba kół podwójnych	2
Rozstaw kół	1750 mm
Odstęp kół bliźniaczych	305 mm
Wymiary obręczy kół	7,00—20″
Wymiary ogumienia	9,00—20″/12PR
Ciśnienie powietrza w ogumieniu	4,75 kG/cm²
Rozstaw stóp podpory	1070 mm
Długość naczepy	6200 mm
Szerokość naczepy	2420 mm
Wysokość naczepy obciążonej	3140 mm
Wznios podłogi	1240 mm
Wymiary wewnętrzne skrzyni ładunkowej	
długość	5950 mm
szerokość	2210 mm
wysokość burty	500 mm
wysokość burty z nakładkami	1100 mm
wysokość skrzyni z opończą	1850 mm
Powierzchnia ładunkowa	13,3 m²
Pojemność ładunkowa	6,6 m³
Pojemność skrzyni z podwyższonymi ścianami	14,5 m³
Prześwit poprzeczny	412 mm
Prześwit podłużny	2720 mm
Ciężar naczepy	2600 kG
Dopuszczalny ciężar naczepy z pełnym ładunkiem	10600 kG
Dopuszczalne obciążenie przy pełnym ładunku	
na siodło ciągnika	4500 kG
na oś tylną naczepy	6100 kG
Dopuszczalne ciśnienie w układzie hamulców nadciśnieniowych	4,8...5,3 kG/cm²
Instalacja elektryczna	12 V
Długość pojazdu	9100 mm
Prędkość dopuszczalna	70 km/h

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

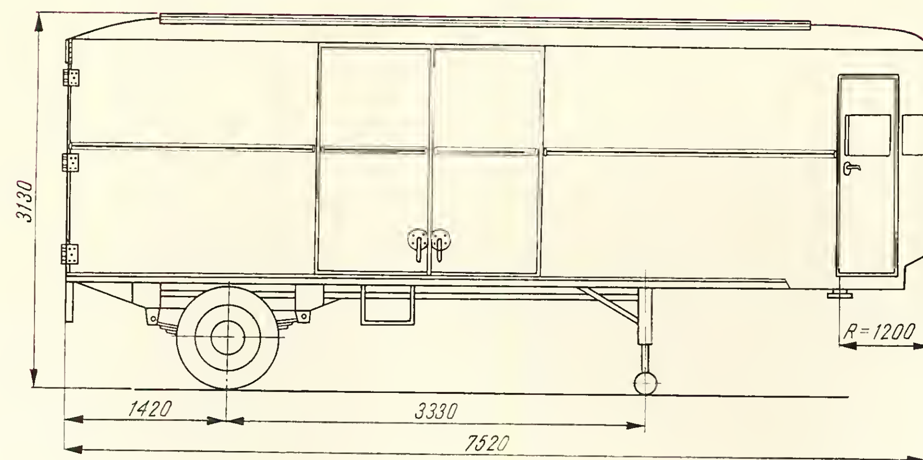
Fabryka Sprzęgieł Samochodowych
Kożuchów, ul. 1 Maja 40

SWW 1027–361

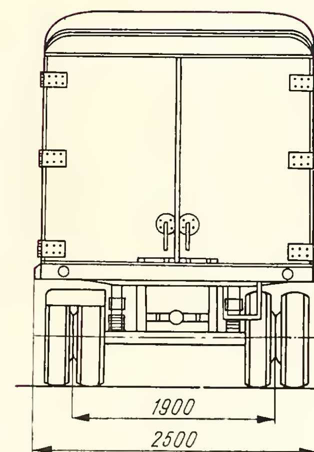
Nr karty 10-73/7

NACZEPA D40B





3130
R = 1200
1420
3330
7520



1900
2500

ZASTOSOWANIE

Naczepa D40B jest furgonem ogólnego przeznaczenia i do przewozu mebli.

BUDOWA

Naczepa D40B składa się z ramy, nadwozia osi i resorów oraz kół kompletnych z hamulcami.

Rama spawana wykonana z profili stalowych ma w części tylnej wsporniki zawieszeń resorowych oraz zaczep pociągowy w przedniej części ramy.

Nadwozie jest wykonane z cienkościennych profili stalowych łączonych w jedną całość za pomocą żeber, podłużnic górnych i dolnych. Całość nadwozia jest pokryta blachą stalową przymocowaną za pomocą nitów do szkieletu naczepy.

Naczepa D40B ma dwuskrzydłowe drzwi tylne i boczne w ścianie prawej. Drzwi tylne otwierane pod kątem 270° oraz drzwi boczne otwierane pod kątem 180°, tj. do złożenia na ścianach bocznych, na których są przewidziane specjalne uchwyty, w celu zabezpieczenia drzwi przed samoczynnym zamykaniem podczas ładowania lub rozładunku pojazdu.

Wnętrze przedziału ładunkowego jest wyłożone płytami ze sklejki. Płyty są przykręcone wkrętami samogwintującymi do szkieletu nadwozia. Wnętrze przedziału ładunkowego jest wyposażone w materace ścienne, które służą do zabezpieczenia przed uszkodzeniami przewożonych artykułów takich, jak meble, telewizory, radia, lodówki, pralki i inne. Po zdjęciu materaców naczepa może być użyta do transportu materiałów sypkich, lecz opakowanych, jak mąka, cukier, sól oraz innych materiałów konsumpcyjnych.

W przedniej części naczepy znajduje się przedział osobowy, który zapewnia dobre warunki jazdy konwojentów. Przedział jest wyposażony w wygodne czteromiejscowe siedzenie, stolik oraz w sygnalizacyjne urządzenie dźwiękowe (uruchamiane z przedziału osobowego) celem umożliwienia porozumienia się konwojentów z kierowcą.

DANE TECHNICZNE

Ładowność	6000 kG
Ciężar własny naczepy	3200 kG
Dopuszczalne naciski	
na siodło ciągnika	3430 kG
na oś naczepy	5770 kG
Długość naczepy	7580 mm
Szerokość naczepy	2500 mm
Wysokość naczepy nieobciążonej	3290 mm
Rozstaw kół naczepy	1910 mm
Rozstaw kół podpory	1445 mm
Liczba kół podwójnych	2
Liczba osi	1
Odstęp kół bliźniaczych	255 mm
Odległość osi kół naczepy od sworznia naczepowego	4890 mm
Odległość osi kół naczepy od osi kół podpory	3350 mm
Prześwit poprzeczny	350 mm
Wymiary przestrzeni ładunkowej	
długość	6170 mm
szerokość	2270 mm
wysokość	2020 mm
Powierzchnia ładunkowa	14 m²
Pojemność ładunkowa	28 m³
Wymiary ogumienia	8,25—20"/12 W
Wymiary obręczy	5,00—20"
Ciśnienie w ogumieniu	5,5 kG/cm²
Ciśnienie w układzie hamulcowym	4,8...5,3 kG/cm²
Prędkość dopuszczalna	60 km/h

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

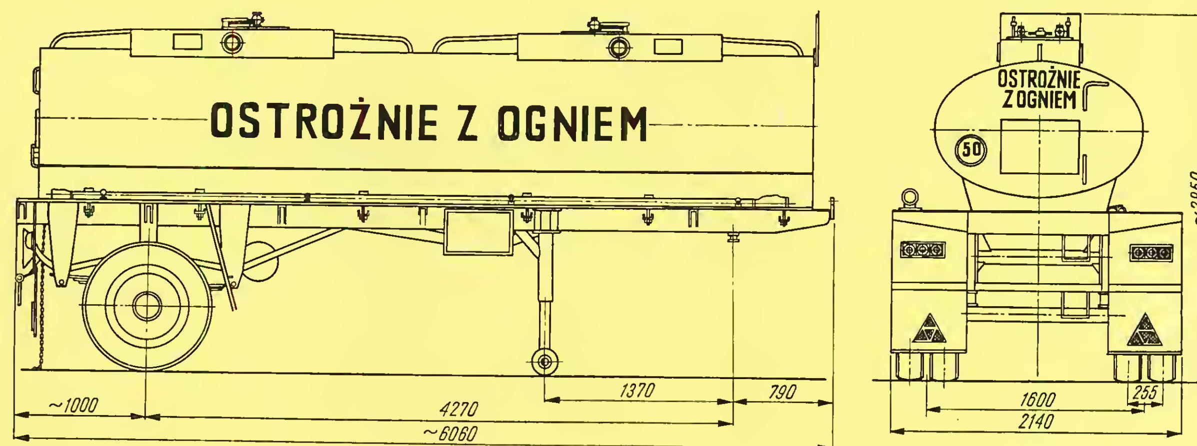
Fabryka Sprzęgieł Samochodowych
Kożuchów, ul. 1 Maja 40

SWW 1027–411

Nr karty 11-73/7

NACZEPA-CYSTERNA Z CIĄGNIKIEM STAR C28

A4-580



ZASTOSOWANIE

Naczepa-cysterna jest przeznaczona do transportu cieczy klasy IIIa (paliwa płynne, jak benzyna, oleje napędowe) wg Rozporządzenia MK i MSW w sprawie bezpieczeństwa ruchu przy przewozie materiałów niebezpiecznych po drogach publicznych (Dz.U. nr 54, poz. 337), których:

— prężność par w temperaturze 38° wynosi maks. 0,6 kG/cm²,
— współczynnik rozszerzalności objętościowej wynosi maks. $120 \cdot 10^{-5}$,
— ciężar właściwy wynosi 0,85 kG/dm³,
— własności fizyko-chemiczne nie działają korodująco na stal (liczba kwasowa maks. 5 mg KOH/100 cm³).

Dopuszczalne jest przewożenie cieczy o większym współczynniku rozszerzalności objętościowej lub o większej masie właściwej pod warunkiem, że napełnienie będzie poniżej poziomu nominalnego.

BUDOWA

Naczepa-cysterna ma zbiornik dwukomorowy o łącznej pojemności 7 m³ (2×3,5 m³). Zbiornik o przekroju eliptycznym jest konstrukcją spawaną z blachy stalowej o grubości 3 mm. Każda komora ma oddzielny kołpak, w którym znajduje się: właz z wlewem, zawór odpowietrzający, wziernik kontrolny oraz listwa pomiarowa.

Naczepa-cysterna jest przystosowana legalizacji przez Urząd Jakości i Miar jako naczynie jednomiarowe.

Cysterna jest zamontowana na podwoziu naczepy D65/C i współpracuje z ciągnikiem STAR C28.

DANE TECHNICZNE

Dane ogólne

Ładowność	5600 kG
Dopuszczalny ciężar całkowity	8680 kG
Wymiary zewnętrzne	
długość	6060 mm
szerokość	2140 mm
wysokość	2730 mm
Rozstaw kół	
przednich i tylnych	1600 mm

Układ jezdny

Zawieszenie	
tylne	most sztywny, resory piórowe
Koła	bliźniacze
Wymiary ogumienia	8,25—20"
Ciśnienie powietrza w oponach	
przednich i tylnych	45 kG/cm²

Mechanizmy prowadzenia

Hamulec główny	nadciśnieniowy, pneumatyczny
Hamulec ręczny	mechaniczny

Instalacja elektryczna	12/24 V
Rodzaj nadwozia	zbiornik cysterny

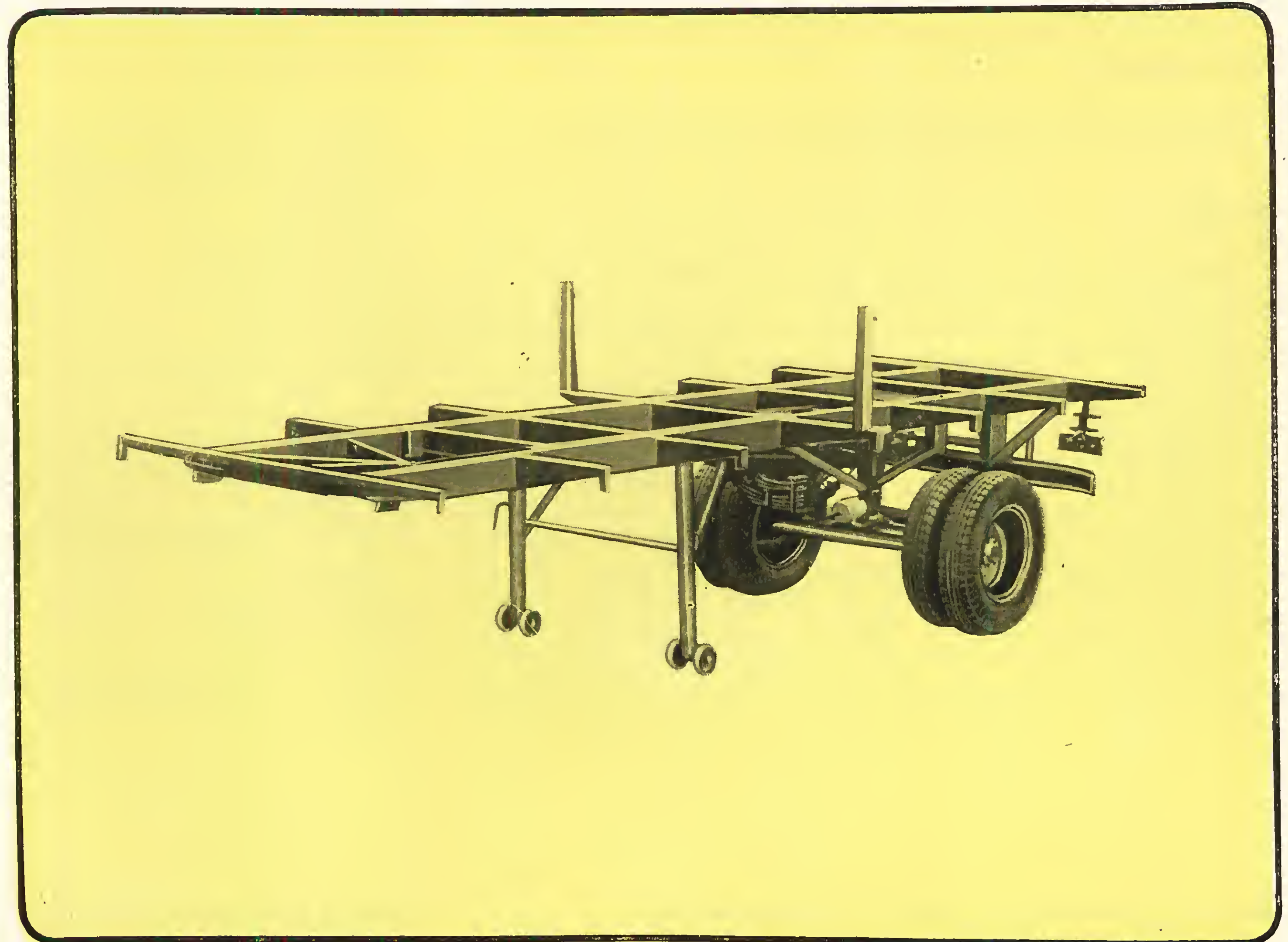
Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

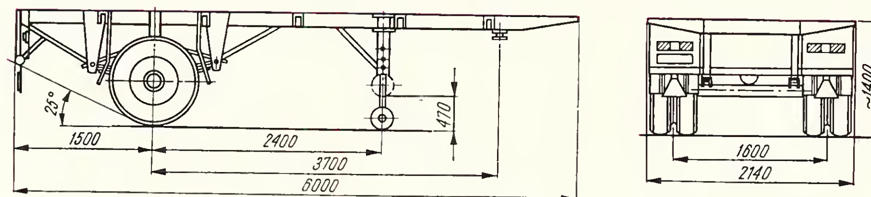
Kieleckie Zakłady Wyrobów Metalowych
Kielce, ul. Dzierżyńskiego

SWW 1029–42

Nr karty 12-73/1

PODWOZIE NACZEPY D65





ZASTOSOWANIE

Podwozie naczepy D65 jest przeznaczone do zabudowy cystern.

BUDOWA

Podwozie naczepy D65 składa się z ramy, osi i resorów oraz kół z hamulcami mechanicznymi, sterowanymi pneumatycznie.

Rama spawana wykonana z profili stalowych ma w części tylnej wsporniki zawieszeń resorowych oraz zaczep pociągowy w przedniej części ramy.

Oś wykonana z kształtowników walcowanych standardowych o przekroju ceowym oraz z dwóch końcówek osi. Zawieszenie osi na resorach podłużnych półeliptycznych ustawionych nad osią. Przednie końce resorów są zamocowane na sworzniach, tylne podparte na ślizgaczach. Resory są połączone z osią za pomocą strzemion resorów. Do resorów są przymocowane zderzaki gumowe amortyzujące uderzenia w czasie jazdy na drogach wyboistych.

Koła są podwójne, tarczowe, tłoczone, z obręczą o wymiarze 5,00—20". Ogumienie o wymiarze 8,25—20"/10 W, ciśnienie powietrza 4,5 kG/cm². Hamulec mechaniczny wodzikowy działa przez obrót wałkiem, który rozwiera szczęki hamulcowe powodując nacisk na bęben hamulcowy osadzony na piaście. Hamulec ręczny postojowy (śrubowy) umieszczony z tyłu podwozia działa za pomocą linki na dźwignie układu hamulcowego tylnych kół.

DANE TECHNICZNE

Odległość osi kół podwozia od osi czopa zaczepowego	4200 mm
Odległość osi kół podwozia od osi kół podpory	2900 mm
Liczba kół podwójnych	2
Rozstaw kół podwozia	1600 mm
Rozstaw kół podpory	1130 mm
Długość podwozia	6060 mm
Szerokość podwozia	2140 mm
Wznios ramy podwozia	1400 mm
Prześwit podłużny	500 mm
Prześwit poprzeczny	375 mm
Dopuszczalne obciążenie podwozia	7000 kG
Ciężar podwozia	1500 kG
Dopuszczalne obciążenie osi tylnej	5000 kG
Dopuszczalna prędkość z pełnym obciążeniem	60 km/h
Wymiary obręczy	5,00—20"
Wymiary ogumienia	8,25—20"/10 W
Nośność ogumienia	1350 kG
Ciśnienie powietrza w ogumieniu	4,5 kG/cm²
Ciśnienie w pneumatycznym układzie hamulcowym	4,8...5,3 kG/cm²

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego POLMO
Warszawa, ul. Stalingradzka 23

Fabryka Sprzęgieł Samochodowych
Kożuchów, ul. 1 Maja 40

Cena zł 266

